


SEAL OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA
LET THERE BE LIGHT
1868

Die Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes 1871–1914



Herausgegeben
im Auftrage des Auswärtigen Amtes

Die Grosse Politik der Europäischen Kabinette 1871–1914

Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes

Im Auftrage des Auswärtigen Amtes

herausgegeben von

Johannes Lepsius †
Albrecht Mendelssohn Bartholdy
Friedrich Thimme

1 9 2 6

DEUTSCHE VERLAGSGESELLSCHAFT FÜR POLITIK UND GESCHICHTE M. B. H. IN BERLIN W 8

37. Band

Entspannungen unter den Mächten 1912—1913

Erste Hälfte

1 9 2 6

DEUTSCHE VERLAGSGESELLSCHAFT FÜR POLITIK UND GESCHICHTE M.B.H. IN BERLIN W 8

1. Auflage

Gesetzt und gedruckt in der Buchdruckerei F. E. Haag in Melle i. H.

Inhaltsübersicht des siebenunddreißigsten Bandes (1. Hälfte)

Ein Namenverzeichnis für die Bände XXVI—XXXIX erscheint als Band XL, ein ausführliches Namen- und Sachverzeichnis zum Schlusse des gesamten Werkes

Kapitel CCLXXXIV

Das Deutsch-Englische Kolonialabkommen November 1912 bis Juli 1914

Nr. 14 649

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 1019 London, den 31. Oktober 1912

Der Kolonialminister* sagte mir bei einem zufälligen Zusammentreffen, er freue sich, nach der Unterbrechung, welche durch die sommerlichen Parlamentsferien und das Ableben des Kaiserlichen Botschafters** eingetreten sei, wieder Gelegenheit zu haben, in Fühlung mit uns zu treten. Er habe das Ableben des Kaiserlichen Botschafters außerordentlich bedauert, da die Unterredungen, die er mit ihm gehabt hatte, sehr harmonisch und zufriedenstellend verlaufen seien.

Baron Marschall habe zwar mehrfach Neigung gezeigt, bei den ersten Besprechungen*** den Wert der englischen Enklave in Angola, wie sie der bestehende Vertrag vorsieht, zu verkleinern. Er habe aber den Botschafter darauf hingewiesen, daß, selbst wenn die ganze Enklave schlechte oder unfruchtbare Gebiete enthielte — nach seinen Nachrichten sei aber das Gegenteil der Fall —, die Enklave als selbständiger Zugang zum Ozean für das binnenländische englische Gebiet außerordentlich wertvoll sei, so daß die Aufgabe der Enklave für die bisher ins Auge gefaßten Kompensationsobjekte ein erhebliches Entgegenkommen uns gegenüber bedeute. Er glaube, es sei ihm gelungen, den Botschafter zu überzeugen, denn er habe den bestimmten Eindruck gehabt, daß dieser, die Zustimmung seiner vorgesetzten Behörde vorausgesetzt, das Abkommen in der vorliegenden Form vollzogen haben würde. Er hoffe, daß das Ableben Baron Marschalls und der Personenwechsel in den Dispositionen keine Veränderung herbeiführen würde. Er habe die Sommerpause dazu benutzt, um sich ganz vertraulich mit

* Harcourt.
** Zu dem am 24. September 1912 erfolgten Tode Freiherrn von Marschalls vergleiche Bd. XXXI, Kap. CCXLIII, Nr. 11 436.
*** Vgl. dazu Bd. XXXI, Kap. CCXLIV.

dem Premierminister der Südafrikanischen Union * in Verbindung zu setzen gemäß der vom englischen Kabinett auf der letzten Imperial Conference den Dominien erteilten Zusage, daß keine sie berührende Frage endgültig gelöst werden sollte, ohne sie zu hören. Es sei ihm, wenn auch nicht ganz ohne Schwierigkeiten, gelungen, die südafrikanische Regierung für die Revision des Abkommens zu gewinnen.

Gleichzeitig habe er privat sondiert, wie sich diese Regierung zu einem Tauschgeschäft in Südafrika stellen würde, wie er es in früheren Konversationen skizziert habe: Walfischbay, die kleinen Inseln und Talweggrenze am Oranje gegen Abtretung des deutschen Gebietes östlich vom 20. Längengrade. Er habe damals schon betont, daß diese Objekte nicht England, sondern der Südafrikanischen Union gehörten, und daß diese Idee nur mit Zustimmung dieser verwirklicht werden könnte. Zu seinem Bedauern habe er jedoch gefunden, daß die Führer der Südafrikanischen Union zurzeit auf derartige Vorschläge nicht eingehen würden, da sie eine starke Opposition der lokalen öffentlichen Meinung befürchteten. Es täte ihm dies sehr leid, denn wenn auch diese Dinge vielleicht keinen großen absoluten Wert hätten, so würden sie wahrscheinlich doch der deutschen öffentlichen Meinung willkommen gewesen sein. So wie aber die Stimmung des Kap-Ministeriums diesen Plänen gegenüber augenblicklich sei, scheine ihm das beste, sie vorläufig ruhen zu lassen [1].

Über Sansibar habe Baron Marschall nur einmal en passant gesprochen, er schien ihm keinen allzu großen Wert beizulegen und war offenbar nicht bereit, irgendetwas Nennenswertes dafür zu geben. Wegen des sentimentalen Interesses, das die Inseln in der öffentlichen Meinung erregten, würde es ihm, wie er schon früher betont habe, unmöglich sein, sie ohne angemessene Kompensationen abzugeben. Eine heftige Kontroverse darüber in der Öffentlichkeit und in der Presse würde dem Hauptzweck der ganzen Aktion, die Spannung zwischen den beiden Völkern zu beseitigen, jedenfalls abträglich sein.

Von der konservativen Partei in England sei gegen den revidierten Geheimvertrag wohl keine nennenswerte Opposition zu erwarten, zumal der alte Vertrag von Mr. Balfour gezeichnet sei. Er habe diesen gesprächsweise darauf vorbereitet, daß der alte Vertrag revisionsbedürftig geworden sei, ohne irgendwelche Details zu geben, und Balfour habe ihm vollkommen zugestimmt. Später, wenn die Vollziehung des Vertrages erfolgt sei, werde wohl Sir Edward Grey Lord Lansdowne in großen Umrissen über den Inhalt Mitteilung machen, um die Zustimmung der beiden konservativen Führer sicher zu haben. Der Minister schloß seine Mitteilung mit der Bitte, sie als persönlich und streng vertraulich zu betrachten.

R. v. Kühlmann

---

* L. Botha.

Bemerkung von Kiderlens am Kopf des Schriftstücks:
F. Lichnowsky vor Abreise mitteilen K.
Randbemerkung von Kiderlens:
1 Wohl richtig

Nr. 14 650

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Kiderlen an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Konzept

Nr. 1243 Berlin, den 6. November 1912

Auf den Bericht vom 31. v. Mts. — Nr. 1019 —*.

Daß die Darstellung des englischen Kolonialministers, wonach die Aufgabe der Enklave in Angola für die früher ins Auge gefaßten Kompensationsobjekte ein erhebliches Entgegenkommen uns gegenüber bedeutet, dem diesseitigen Standpunkt entgegensteht, mußte Euer Hochwohlgeboren aus dem Erlaß vom 25. Juni d. J.** bekannt sein. Trotzdem deutet nichts in dem über Ihre Unterredung mit Herrn Harcourt erstatteten Bericht auf einen Versuch Ihrerseits hin, die Ihnen für die Vertretung der gegenteiligen Ansicht zur Verfügung gestellten Argumente zu verwerten. Diese Unterlassung ist geeignet, der diesseits beabsichtigten weiteren Behandlung der Frage in unerwünschter Weise zu präjudizieren. Auch muß ich Euer Hochwohlgeboren eine größere Vertrautheit mit den der Botschaft erteilten Instruktionen und eine energischere Vertretung unserer Politik in Ihren Unterredungen mit englischen Staatsmännern zur Pflicht machen.

Inwieweit in den Verhandlungen des verstorbenen Botschafters Freiherrn von Marschall mit den englischen Ministern die in dem Erlaß vom 25. Juni skizzierten neuen Anerbietungen tatsächlich bereits zur Diskussion gelangt sind, läßt sich aus den Meldungen Euer Hochwohlgeboren nicht entnehmen. Sie wollen nunmehr unverzüglich auf der dort gegebenen Basis die Besprechungen wieder aufnehmen. Ob es Ihnen nach Ihrer Unterredung mit dem englischen Kolonialminister noch möglich sein wird, wie das erwünscht gewesen wäre, die Besprechungen mit der Erklärung einzuleiten, daß die Kaiserliche Regierung von dem Verlauf der letzten Verhandlungen durch den verstorbenen Botschafter nicht mehr unterrichtet worden sei, vermag ich von hier aus nicht zu beurteilen. Ihre Aufgabe wird es sein, etwaigen Berufungen von englischer Seite auf angeblich von Freiherrn von Marschall bereits gemachte Zugeständnisse auszuweichen. Was den von Mr. Harcourt behaupteten Wert der Enklave für England als Zugang zum Ozean betrifft, so erinnere ich nochmals daran, daß die

---

* Siehe Nr. 14 649.
** Siehe Bd. XXXI, Kap. CCXLIV, Nr. 11 455.

Enklave nur den stark versandeten Hafen von Loanda besitzt. Des weiteren werden Sie alles Gewicht darauf zu legen haben, daß unsere Bereitwilligkeit, auf unsere Ansprüche auf Timor zu verzichten, englischerseits die gebührende Einschätzung erfährt. Die Auffassung des Freiherrn von Marschall, daß das Bestehen eines älteren holländischen Vorkaufsrechts auf den portugiesischen Teil der Insel die Anwendung des Abkommens vom Jahre 1898 darauf ausschließe, vermag ich als zutreffend nicht anzuerkennen. Dieses Vorkaufsrecht berührt Portugal und Holland, in keiner Weise aber die zwischen uns und der englischen Regierung getroffenen Vereinbarungen. Daß beim Abschluß dieses Vertrages sowohl uns wie England das Bestehen dieses Vorkaufsrechtes nicht gegenwärtig war, würde gegebenenfalls an der Verpflichtung Englands nichts ändern können, die holländische Regierung an der Verwirklichung dieses Vorkaufsrechts im Verein mit uns zu verhindern. Dieses Vorkaufsrecht dient somit nicht nur nicht dazu, die englische Regierung zu entlasten, sondern macht im Gegenteil die von ihr uns gegenüber übernommene Verpflichtung nur oneröser. Um so größer ist somit auch der Preis, den wir dafür zu fordern berechtigt sind, daß wir die englische Regierung von dieser, für sie unter dem Gesichtspunkt ihrer Beziehungen sowohl zu der holländischen Regierung wie zu Australien höchst lästigen Auflage entbinden. Hält diesen Erwägungen gegenüber die englische Regierung auch weiterhin an der geringen Bewertung unseres Anspruchs an Timor fest, so wird sie um so weniger dagegen einwenden können, wenn wir es vorziehen, unseren Anspruch darauf zunächst aufrechtzuerhalten und als Tauschobjekt aus den gegenwärtigen Verhandlungen auszuscheiden.

Euer Hochwohlgeboren wollen unter Verwertung vorstehender Gesichtspunkte mit allem Nachdruck darauf hinwirken, daß englischerseits auf die Forderung von Kompensationen für die Angolaenklave in der vertraglich festgelegten deutschen Interessensphäre in Mosambique verzichtet wird, und ich erwarte von Ihrer Geschicklichkeit, daß Ihnen die Durchsetzung dieses Verzichts gelingt. Sollten Sie im Verlaufe Ihrer Besprechungen zu der Überzeugung gelangen, daß es zur Erreichung eines Verzichts der englischen Regierung auf die ihr ursprünglich angebotenen Abtretungen in Mosambique zweckdienlich und erforderlich ist, ihr eine Steigerung unserer Anerbietungen in Angola in Aussicht zu stellen, so will ich Sie ermächtigen, äußerstenfalls eine solche Möglichkeit anzudeuten. Ein Eingehen auf die die Verwirklichung des Vertrages vom Jahre 1898 berührenden Fragen bitte ich zu vermeiden.

Ich lege Wert darauf, daß noch vor Eintreffen des Kaiserlichen Botschafters Klarheit darüber geschaffen wird, auf welcher Grundlage wir Aussicht haben, zu einer gegebenenfalls auch vor unserer öffentlichen Meinung zu rechtfertigenden Revision des Abkommens von 1898 zu gelangen. Euer Hochwohlgeboren wollen daher die Angelegen-

heit so betreiben, daß, wenn möglich, Fürst Lichnowsky noch hier mit den etwa nötigen Weisungen für die weitere Behandlung der Angelegenheit versehen werden kann. Von dem Erfolg Ihrer Schritte bitte ich mich telegraphisch zu unterrichten.

Zu Euer Hochwohlgeboren ausschließlich persönlichen, streng vertraulichen Information bemerke ich noch folgendes:

Der nördlich vom Sambesi gelegene südlichste Teil unserer bisherigen Interessensphäre in Mosambique ist für die Arbeiterversorgung von Deutsch-Ostafrika von so einschneidender Bedeutung, daß wir mit allen Mitteln versuchen müssen, uns dieses Gebiet zu erhalten. Aus Gründen unserer allgemeinen Politik dürfen wir es indessen nicht dazu kommen lassen, daß unsere Verhandlungen mit England an dieser oder der Timorfrage scheitern. Wir behalten uns daher vor, wenn sich der englische Verzicht auf Kompensationen in Mosambique nicht durchsetzen läßt, nötigenfalls in einem späteren Stadium auf unser ursprüngliches Angebot zurückzukommen.

Kiderlen

Randvermerk des Staatssekretärs von Kiderlen:

p. n.

Freiherr von Marschall scheint dem englischen Standpunkt gegenüber schon so weit nachgegeben zu haben, daß es fraglich erscheint, ob es noch möglich sein wird, die Wünsche des Kolonialamts durchzusetzen. Es dürfte sich aber empfehlen, die Verhandlungen darüber noch durch Herrn von Kühlmann führen zu lassen, damit ein eventuell notwendig werdendes Eingehen auf die englischen Vorschläge durch den neu eintreffenden Botschafter erfolgen kann.

Nr. 14651

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 1074 — London, den 13. November 1912
Geheim

Sir Edward Grey und der Kolonialminister empfingen mich heute gemeinsam im Unterhause. Ersterer leitete auf meine Erklärung, daß die Kaiserliche Regierung von dem Verlaufe der letzten Verhandlungen durch den verstorbenen Botschafter nicht mehr unterrichtet worden sei, die Konversation mit einem kurzen Rückblick auf die letzte Besprechung der Kolonialfragen mit Baron Marschall ein. Dieser habe darauf hingewiesen, daß die Kompensationsforderung für Aufgabe der Enklave ihm hoch bemessen erscheine, und habe versucht, eine Vergrößerung der Kompensation im Hinterlande von Angola selbst und

ein Aufgeben jeder Kompensation in Mosambique anzuregen. Auf die Darlegung des englischen Standpunktes habe der Botschafter auf seinem Vorschlage nicht bestanden, sondern die weitere Besprechung bis nach Rücksprache mit seiner Regierung vertagt.

Ohne auf dieses Resümee Greys einzugehen, legte ich zunächst unseren Standpunkt dar und betonte besonders, daß nach unserer Auffassung das holländische Vorkaufsrecht auf Timor die Anwendung des Abkommens vom Jahre 98 auch eventuell gegen Holland nicht ausschließe.

Der Kolonialminister erwiderte, er sei bereit, dies zuzugeben. Sir E. Grey meinte, darüber lasse sich wohl streiten; da es ihm aber nicht auf dialektische Erfolge ankomme, akzeptiere er die Berechtigung unserer Auffassung. Er gebe auch zu, daß ein Ausscheiden Timors aus dem Vertrage ihm unbequem sei und daß er São Thomé und Principe nicht als ganz vollwertigen Ersatz für Timor bezeichnen wolle. Es bleibe beim Aufgeben Timors gegen die beiden genannten Inseln ein gewisses Plus auf unserer Seite, dem aber seiner Ansicht nach bei der Aufgabe der Enklave Rechnung getragen sei, denn die englische Regierung lege auf den Zugang zum Atlantischen Ozean sehr großen Wert. São Paolo de Loanda sei zwar kein besonders guter, aber doch brauchbarer Hafen. Der Flächeninhalt der Kompensationsgebiete in Angola und Mosambique komme der Fläche der Enklave auch nicht annähernd gleich; dieser Überschuß könne gegen unser Plus aus der Zession Timors aufgerechnet werden.

Mr. Harcourt legte nach Sir E. Grey dar, eine Aufgabe der verabredeten Zession in Mosambique zwischen Sambesi und Lugera ohne Kompensation könne er überhaupt nicht diskutieren. Er habe unseren Wünschen nachgebend seine ursprüngliche Forderung in Mosambique immer mehr ermäßigt und brauche das noch übrige Stück Land, um für Britisch-Nyassaland einen unabhängigen Zugang zum Ozean zu schaffen. Das Land südlich des Sambesi müsse, wie er vertraulich bemerke, später an die Südafrikanische Union fallen. Nyassaland werde zwar durch die Bahn nach Beira Verbindung bekommen, aber die Kolonie hoffe mit Recht auf eine unmittelbare kürzere Bahnverbindung mit Quelimane. Er müsse, da er nach der atlantischen Seite den Zugang britischer Gebiete in Innerafrika zum Ozean opfere, im Parlament darauf hinweisen können, daß er für eine andere britische Kolonie diesen direkten Zugang erhalten habe. Bestünden wir unter allen Umständen darauf, in Mosambique nichts abzugeben, so müsse er in Angola den Zugang zum Meer behalten. Dieser sei für ihn von großer Wichtigkeit. Er habe den sehr dringenden Wunsch — Sir E. Grey stimmte ihm bei —, den Vertrag in seiner jetzigen Form zustande zu bringen. Im Falle, daß eine vollkommene Aufgabe der Kompensation in Mosambique für uns conditio sine qua non sei, schlage er vor, die englische Enklave beizubehalten, ihre südliche

Grenze aber so weit nach Norden zu verschieben, daß die Ambacca Railway gerade noch darin liege, und er so über diese Bahn die Verbindung von São Paolo de Loanda nach Zentralafrika für England erhalte; die nördliche Grenze würde dann der belgische Kongo sein. Er habe in der Eile nicht berechnen können, wie sich nach Flächeninhalt dieser Vorschlag stellen würde, glaube aber, daß es noch unter dem Flächeninhalt der jetzigen Enklave bleibe. Wir verlören zwar die Kongogrenze fast ganz, hätten aber dafür ein vollkommen arrondiertes Stück Angola im Süden. Er mache diesen Vorschlag, würde aber lieber das alte Projekt realisiert sehen.

Ich befürwortete in längerer Diskussion dringend ein Eingehen auf unsere Wünsche, ohne die Minister zu weiteren Konzessionen bewegen zu können. Endlich erwiderte ich, ich könnte mich zu dem gänzlich neuen Vorschlag Mr. Harcourts nicht äußern, würde aber darüber berichten.

Mr. Harcourt erklärte zum Schlusse nochmals mit besonderer Betonung — und wurde hierbei von Sir E. Grey unterstützt —, beide Bahnverbindungen könnten sie unmöglich gleichzeitig aufgeben. Eine Kompensation für die Enklave nur in angolesischem Hinterlande sei unannehmbar; sie seien so weit gegangen, als irgend mit erfolgreicher Vertretung der Transaktion im Parlament eben noch tunlich sei. So schmerzlich dies der englischen Regierung aus allgemeinpolitischen Gründen wäre, müßten sie, falls wir auf Aufgabe jeder Kompensation in Mosambique ohne entsprechende Gegenleistung bestünden, auf das ganze Geschäft verzichten, hofften aber dringend, daß sich ein Kompromiß finden lasse.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 652

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 1093 London, den 20. November 1912
Geheim

Ich hatte soeben im Unterhause eine eingehende Besprechung mit Sir E. Grey über das portugiesische Kolonialabkommen, zu welcher auch Mr. Lewis Harcourt zugezogen war. An der Hand der mir mitgegebenen Karten und der Unterweisungen, die ich in Berlin erhalten habe, suchte ich alle Gesichtspunkte zu verwerten, welche für die Berechtigung unserer Forderung auf das linke Sambesiufer sprechen konnten. Ich erwähnte den geringen wirtschaftlichen Wert der Angolaenklave, die Minderwertigkeit des Hafens von Loanda, nicht minder

aber das Entgegenkommen, das wir der britischen Regierung durch unseren Verzicht auf Timor erwiesen hätten, da sonst aus diesem Teil des Vertrages für das Londoner Kabinett eine Quelle von Unbequemlichkeiten hätte entstehen können. Die Herren entgegneten, daß Timor für sie bedeutungslos sei und auch sie darauf verzichteten. Ich wurde bald gewahr, daß ein längeres Verweilen bei dieser Frage die beiden Minister nur verstimmt hätte, ohne daß die Aussicht bestand, auf diesem Wege irgendetwas zugunsten desjenigen Punktes zu erreichen, auf den es uns hauptsächlich ankommt, auf das Gebiet nördlich des Sambesi.

Die Enklave in Angola, so erklärten sie, sei für England durchaus nicht wertlos, schon weil sie die Ambaccabahn enthalte und den Hafen von Loanda. Sie bilde außerdem den Zugang zum Atlantischen Ozean für Nordrhodesia. Es sei unmöglich, auch noch auf den zweiten Zugang zum Meere, zum Indischen Ozean, zu verzichten. Das strittige Gebiet solle Britisch-Nyassaland angegliedert werden, der Rest von Mosambique aber bekanntlich der südafrikanischen Kolonie. Einen Vertrag im Sinne unserer letzten Wünsche könne die Regierung nicht vor der Öffentlichkeit vertreten. Bestünden wir auf dem Sambesidreieck, so sei die Angelegenheit gefallen; es sei denn, daß wir in die von Herrn von Kühlmann bereits gemeldete Verlegung der südlichen Grenze der Angolaenklave nach Norden einwilligten, wodurch der nördliche Teil von Angola den Engländern erhalten bliebe.

Ich glaubte, im Sinne der mir erteilten Weisung zu handeln, als ich ohne auf dieses letztere Angebot näher einzugehen, und in der Überzeugung, daß ein weiteres Verharren auf unseren Wünschen hinsichtlich des Sambesidreiecks nicht nur die Angelegenheit zum Scheitern bringen, sondern auch eine gewisse Verstimmung bei der jetzigen Regierung gegen uns zurücklassen würde, mich damit einverstanden erklärte, daß die hiesige Regierung den Entwurf von Noten ausarbeitet, in welchen der alte Vertrag samt den jetzigen Zusätzen zum Gegenstand eines neuen Übereinkommens gemacht wird. Nach Eingang dieses Entwurfes werde ich nicht verfehlen, denselben zur Kenntnisnahme Euerer Exzellenz zu bringen.

Was São Thomé und Principe betrifft, so erklärten die Minister. daß diese Inseln nicht in den bestehenden Vertrag aufgenommen werden dürften, da sie die Verpflichtung der gemeinsamen Abwehr fremder Eingriffe auf die genannten Inseln nicht ausgedehnt zu sehen wünschten. Es genüge, meinten sie, eine Desinteressementerklärung von der britischen Regierung in einer besonderen Note, wofür wir unsererseits auf Timor verzichten sollten, was dann aus dem alten Vertrage ausschiede.

Als eine weitere Bedingung, die sie als eine unumstößliche Voraussetzung zu einem neuen Vertrag bezeichneten, stellten die Minister

die Veröffentlichung des gesamten Vertrages hin, und zwar sowohl aus Gründen der inneren wie der äußeren Politik. Es sei unmöglich, meinten sie, den ferneren Anfragen über den Inhalt des Vertrages auf die Dauer auszuweichen. Der südafrikanischen Regierung habe man den Hauptinhalt bereits mitteilen müssen, und die Geheimhaltung erschwere, wirtschaftliche Übergriffe der einen Nation in das Gebiet der anderen auf die Dauer zu verhindern. Auch läge ihm sehr viel daran, betonte Sir E. Grey, daß durch diesen Vertrag die Einmütigkeit der beiderseitigen Regierungen bekundet und der Welt gezeigt werde, daß es möglich sei, sich auf ähnlichen Gebieten zu verständigen.

Es kommt also, wie ich gleich bemerken möchte, nicht nur die Mitteilung an die portugiesische Regierung, sondern auch die Veröffentlichung des Vertrages im hiesigen Parlament in Frage, und ich glaube nicht, daß man hier darauf eingehen würde, den Termin dieser Bekanntmachung wesentlich hinauszuschieben. Es mögen auch Gründe parteipolitischer Natur dabei im Spiele sein, da die Regierung unter den Angriffen der eigenen Partei und namentlich der „National Liberal League“ zu leiden hat, welche ihr vorwirft, zugunsten ihrer französischen Freundschaft die deutschen Beziehungen zu vernachlässigen.

Nach Lage der Verhältnisse glaube ich nicht, daß es sich empfehlen würde, an den englischen Vorschlägen wesentliche Änderungen vornehmen zu wollen. Ein solches Beginnen wäre aussichtslos und würde nicht nur den neuen Kolonialvertrag selbst hinfällig machen, sondern auch eine günstige Gelegenheit zerstören, um die beiderseitigen Beziehungen nicht unwesentlich zu verbessern. Auch möchte ich mir erlauben, der hochgeneigten Erwägung anheimzugeben, ob es nicht erwünscht wäre, in Anbetracht der jetzigen politischen Gesamtlage und des dringenden Wunsches, den das hiesige Kabinett augenscheinlich hat, die Angelegenheit möglichst rasch mit uns zu erledigen, in dieser Hinsicht entgegenzukommen. Mehr läßt sich, wie gesagt, nicht erreichen, auch wird man hier auf die Veröffentlichung u n t e r k e i n e n U m s t ä n d e n verzichten wollen. Ebenso habe ich die Empfindung, daß eine beschleunigte Erledigung dieser Angelegenheit Sir E. Grey sehr viel empfänglicher für unsere sonstigen politischen Wünsche stimmen würde.

Zum Schluß darf ich noch bemerken, daß die Minister mir die Zusicherung gaben, daß die Südafrikanische Union nichts ohne Zustimmung des Mutterlandes gegen Mosambique unternehmen werde, und daß jeder Schritt von dieser Seite im Sinne des Vertrages als eine Verwirklichung desselben aufzufassen sei. Über die Art, wie er sich die Verwirklichung aber denkt, hat sich der Minister nicht ausgesprochen, und hatte ich den Eindruck, daß es ihm lieber wäre, vorläufig sich in dieser Richtung nicht festzulegen.

L i c h n o w s k y

Nr. 14 653

Der Staatssekretär des Reichskolonialamtes Solf an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Kiderlen

Ausfertigung

Berlin, den 22. November 1912

Auf das Schreiben vom 17. d. Mts.*

Euerer Exzellenz beehre ich mich ergebenst zu erwidern, daß ich nach eingehender Prüfung des Ergebnisses der letzten Besprechung des Herrn Geschäftsträgers in London mit Sir Edward Grey und Mr. Harcourt** die bedingungslose Annahme des älteren englischen Vorschlages empfehle. Hiernach verzichten wir auf die Hälfte von Timor, ferner auf ein kleines Gebiet nordöstlich des Sambesi bis zum Lugera-Lukugu und schließlich auf ein Gebiet von Angola südlich von Kassai und östlich vom 20° ö. L. Dagegen fallen die portugiesischen Guineainseln São Thomé und Principe sowie der ganze Rest von Angola in unsere Interessensphäre. Wie die beigefügte Berechnung*** ergibt, würde uns der Erwerb der Angolaenklave gegen die vorerwähnten Konzessionen einen territorialen Vorteil von etwa 100 000 qkm bringen.

Dem neueren Vorschlag Sir Edward Greys, der auf eine Verschiebung der Angolaenklave nach Norden hinausläuft, würde ich deshalb nicht zustimmen, weil wir dadurch vom Kongofluß und von der belgischen Kongokolonie, deren teilweise Erwerbung uns bereits von England zugestanden worden ist, abgeschnitten würden. Die kurze, noch verbleibende Berührungsstrecke würde dadurch entwertet werden, daß bei einer etwaigen Aufteilung des belgischen Kongo England den südlichen Teil beanspruchen würde. Außerdem würde dieser Gebietsaustausch mit einem territorialen Gewinn nicht verbunden sein.

Eine Karte mit handschriftlicher Eintragung der beiden Projekte füge ich in zwei Exemplaren ergebenst bei***.

Ich setze voraus, daß die bei den Besprechungen in London benutzten Karten nicht derartige Abweichungen enthalten, daß eine wesentliche Verschiebung des Gesamtbildes eintritt.

Solf

---

* Mit diesem Schreiben wurde dem Staatssekretär des Reichskolonialamtes der als Nr. 14 651 abgedruckte Bericht des Kaiserlichen Geschäftsträgers in London vom 13. November übersandt, mit dem Anheimstellen, den Flächeninhalt der in Frage kommenden Austauschobjekte genau zu berechnen.

** Vgl. Nr. 14 651.

*** Hier nicht abgedruckt.

Nr. 14 654

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Kiderlen an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 1357 Berlin, den 8. Dezember 1912
[abgegangen am 10. Dezember]

Auf den Bericht Nr. 1093 vom 20. v. Mts.*

Wie Ew. pp. aus dem Erlaß vom 6. v. Mts. — Nr. 1243** — bekannt ist, liegt es nicht in unserer Absicht, die Austauschverhandlungen über die Angolaenklave an der Frage des Sambesidreiecks scheitern zu lassen. Wir werden daher die von der englischen Regierung in Aussicht gestellten Notenentwürfe prüfen, sobald sie hier vorliegen. Wenn wir somit bereit sind, den Wünschen der englischen Regierung in dieser Hinsicht Rechnung zu tragen, so vermögen wir andererseits nicht, wie ich zunächst zu Ihrer ganz vertraulichen Information bemerke, die weitere Forderung vorbehaltlos zu akzeptieren, daß der neue Vertrag der portugiesischen Regierung mitgeteilt und überdies veröffentlicht wird.

Der Austausch der Enklave, wie er jetzt in Aussicht genommen ist, bildet eine im beiderseitigen Interesse gelegene Transaktion, bei der man geteilter Ansicht darüber sein kann, auf welcher Seite der größere Gewinn liegt. Mit ziemlicher Sicherheit aber ist vorauszusehen, daß der Verzicht auf Timor uns heftige Angriffe in unserer öffentlichen Meinung zuziehen wird. Eine wohltätige Wirkung auf die deutschenglischen Beziehungen wird die Veröffentlichung des Vertrages nur dann ausüben, wenn sie in erkennbarer Weise als ein erster Schritt auf dem Wege zur Verwirklichung des Vertrages in die Erscheinung tritt.

Aus welchen Gründen die englische Regierung auf die Mitteilung des Vertrages an die portugiesische Regierung bezw. auf die Veröffentlichung so großen Wert legt, ist aus den Äußerungen der englischen Minister nie klar hervorgegangen. Eine Förderung des Vertragswerks ist davon nicht zu erwarten. Die Folge wird voraussichtlich lediglich darin bestehen, daß die portugiesische Regierung an die Bündnistreue des englischen Volkes appelliert. Die Wirkungen eines solchen Appells lassen sich nicht bestimmt voraussehen. Sie werden von der politischen Lage und den die öffentliche Meinung in England beherrschenden Strömungen abhängig sein. Die Gefahr besteht aber, daß sich die öffentliche Meinung in England für den portugiesischen Schützling erwärmt, womit das Schicksal des Vertrages, und zwar

---

* Siehe Nr. 14 652.
** Siehe Nr. 14 650.

dann voraussichtlich endgültig, besiegelt wäre. Einer solchen Eventualität uns auszusetzen und unsere Anwartschaft auf das koloniale Erbe Portugals zu riskieren, lediglich um sentimentalen Skrupeln Sir E. Greys Rechnung zu tragen oder um dem jetzigen Kabinett seine Stellung der eigenen Partei gegenüber zu erleichtern, haben wir keinen Anlaß. Die Opposition, die die bisherige germanophobe Politik Sir E. Greys im eigenen Lager gefunden hat, ist ein Ferment von nicht zu unterschätzendem Wert, dessen wohltätige Wirkungen wir nicht durch Entgegennahme von Scheinkonzessionen der englischen Regierung herabmindern dürfen. Auch kann ich mich der von Ew. pp. vertretenen Ansicht nicht anschließen, daß ein schleuniges Eingehen auf die Wünsche Sir. E. Greys diesen empfänglicher für unsere sonstigen politischen Wünsche stimmen würde. Ich schätze die Mentalität des Ministers und die Methoden englischer Politik anders ein, ganz abgesehen davon, daß wir besondere Wünsche, die zu erfüllen England in der Lage wäre, nicht mehr hegen, nachdem die von dem Botschaftsrat von Kühlmann unter dem 31. Oktober gemeldete Unterredung mit Mr. Harcourt * gezeigt hat, daß wir auf englisches Entgegenkommen in den dann etwa in Betracht kommenden Kolonialfragen nicht zu rechnen haben.

Wir werden der Mitteilung des Vertrages an die portugiesische Regierung und seiner Veröffentlichung somit nur zustimmen können, wenn gleichzeitig dessen Verwirklichung eingeleitet wird. Zur Erreichung dieses Zweckes verdient die Anregung des verstorbenen Botschafters Freiherrn von Marschall Beachtung, den Vertrag von 1898 durch eine Vereinbarung für den Fall zu ergänzen, daß einer der beiden vertragschließenden Teile zur Selbsthilfe gezwungen sein sollte, um seine Interessen in dem benachbarten portugiesischen Kolonialgebiete wahrzunehmen. Ist die englische Regierung bereit, eine solche — entweder in den neuen Vertrag aufzunehmende, oder durch besonderen Notenwechsel festzustellende — Vereinbarung der portugiesischen Regierung gleichzeitig mit dem sonstigen Vertragsinhalt bekanntzugeben und überdies, wie das nach dem Bericht des Botschaftsrats von Kühlmann vom 5. Oktober — Nr. 946 ** — Sir E. Grey bereits zugesagt hat, zu erklären, daß Portugal auf keinen Fall Verträge anrufen oder englische Hilfe erwarten könne, falls es durch die Fortdauer der administrativen Mißwirtschaft in seinen Kolonien dritten Mächten Grund zum Einschreiten gebe, so werden wir unsere Bedenken gegen die Veröffentlichung des Vertrages zurückstellen können. Für die zu treffende Vereinbarung würde etwa folgender Wortlaut in Betracht kommen:

---

* Vgl. Nr. 14 649.

** Vgl. Bd. XXXI, Kap. CCXLIV, Nr. 11 459.

Zwischen den Vertragschließenden besteht Einverständnis darüber, daß durch die Vereinbarung in Absatz 2 der Geheimen Note vom 30. August 1898 die beiden Regierungen nicht gehindert sein sollen, ihre Interessen in den Teilen des portugiesischen Kolonialgebiets, deren Zolleinnahmen ihnen zugewiesen sind, nötigenfalls im Wege der Selbsthilfe wahrzunehmen. Sollte eine der beiden Regierungen oder eine ihrer Kolonien gezwungen sein, zur Erreichung dieses Zweckes portugiesisches Kolonialgebiet zu besetzen oder dessen Verwaltung in die Hand zu nehmen, so soll der andere vertragschließende Teil zu analogem Vorgehen in dem ihm durch dieses Abkommen zugewiesenen Teil des portugiesischen Kolonialgebiets ohne weiteres berechtigt sein.

Ew. pp. beehre ich mich zu ersuchen, ohne die Sache zu übereilen, bei sich bietender Gelegenheit bei Sir E. Grey den Abschluß einer entsprechenden Vereinbarung anzuregen. Ich stelle Ihnen ergebenst anheim, dabei an die Unterredungen mit Sir E. Grey anzuknüpfen, über die der Freiherr von Marschall unter dem 19. Juli berichtet hat*. Inwieweit es möglich oder nützlich sein wird, im Falle Sie mit Ihrer Anregung auf Widerstand stoßen, sich auf die nach dem Bericht des Botschaftsrats von Kühlmann vom 5. Oktober — Nr. 946** — von Sir E. Grey in dieser Hinsicht bereits gemachten Zusagen zu berufen, vermag ich von hier aus nicht zu übersehen — und muß ich Ihrem Takt überlassen.

Auf die Frage der Mitteilung des Vertrages an die portugiesische Regierung bezw. der Veröffentlichung wollen Sie bei Ihrer Anregung nicht zurückkommen, auch Erörterungen darüber tunlichst ausweichen. Nötigenfalls werden Sie sagen können, daß die Kaiserliche Regierung mit der Prüfung der Frage beschäftigt sei, wie die nach ihrer Ansicht von dem Bekanntwerden der Vereinbarungen zu befürchtenden ungünstigen Folgen für die Verwirklichung des Vertragswerks vermieden werden könnten. Wir werden uns der englischen Regierung gegenüber in einer günstigeren Lage befinden, wenn die Vereinbarungen über den Austausch der Enklave, das englische Desinteressement an São Thomé und Principe sowie der Fall der Selbsthilfe in ihren Einzelheiten ausgearbeitet und zum Abschluß bereit sind, bevor wir an Sir E. Grey mit der Forderung herantreten, in der angeregten Weise zu einer baldigen Verwirklichung des Vertrages die Hand zu bieten.

Kiderlen

* Vgl. Bd. XXXI, Kap. CCXLIV, Nr. 11 456.
** Vgl Bd. XXXI, Kap. CCXLIV, Nr. 11 459.

Nr. 14 655

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 1181 London, den 27. Dezember 1912

Die Revision des Kolonialabkommens vom Jahre 1898 hat mehr Zeit in Anspruch genommen, als vorausgesehen worden war; einmal weil der Versuch gemacht worden ist, den Inhalt der drei Dokumente in eines zu verschmelzen, dann auch, weil die wenig zahlreichen juristisch geschulten Kräfte des Foreign Office durch die drängenden Probleme der Balkanfrage stark in Anspruch genommen waren. Schwierigkeiten verursacht insbesondere nach einer streng vertraulichen Mitteilung des Referenten, daß die im neuen Vertrage vorgesehene englische Zone in Angola kein Küstenland umfasse, so daß von Zöllen usw. nicht wohl die Rede sein könne. Man hofft, anfangs nächster Woche Sir Edward Grey den Entwurf zur Durchsicht vorlegen zu können, so daß die Mitteilung an uns um Neujahr herum sich ermöglichen lassen dürfte.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 656

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 31 London, den 17. Januar 1913
Geheim

Sir Edward Grey hat mir vor einigen Tagen den beiliegenden Entwurf einer neuen Vereinbarung über die portugiesischen Kolonien * übergeben, welche den früheren Vertrag, den geheimen Vertrag und die geheime Note des Jahres 1898 ersetzen soll.

Was zunächst die Gebietsfrage anlangt, so ist dieselbe in Artikel II dahin geregelt, daß derjenige Teil der Provinz Mosambique, welcher südlich von einer Linie liegt, die von der Mündung des Flusses Lukugu oder Likungo längs dieses Flusses läuft bis zur Verbindung desselben mit dem Flusse Lugera oder Luzhella und dann entlang diesem Flusse bis zu seiner Quelle und hierauf nördlich bis zum 16. Breitengrad und dann längs dieses Breitengrades bis zum britischen Protektorate von Nyassaland an England fallen solle. Ebenso in der Provinz Angola alle Gebiete östlich des 20. Längengrades und südlich des 11. Breiten-

* Siehe Anlage I.

grades. Alle übrigen Gebiete der beiden portugiesischen Kolonien bilden den deutschen Anteil.

Artikel VI enthält die Verzichterklärung Englands auf obige Gebiete, ebenso aber auf die Inseln São Thomé und Principe; dasselbe wird von Deutschland entsprechend erwartet hinsichtlich des an England fallenden Gebietes mit Einschluß des portugiesischen Teiles der Insel Timor.

Artikel IX enthält mit Rücksicht auf die Veröffentlichung insofern eine Abschwächung, als nur mehr die Rede ist von der Erlangung von Einfluß oder Aufsicht über die Verwaltung, während in dem ursprünglichen Vertrage gesagt war „in case Portugal renounces her sovereign rights over Mozambique, Angola and Portuguese Timor or loses this territory in any manner."

Alle Einzelheiten hinsichtlich der vorgeschlagenen Veränderungen sind sowohl aus dem in Abschrift gleichfalls beigefügten Briefe Sir E. Greys an mich *, wie auch aus der in der Anlage befindlichen Zusammenstellung ** ersichtlich. Schließlich erlaube ich mir noch, den mir gleichfalls übergebenen Entwurf einer an die niederländische Regierung zu richtenden Note über Timor ** zu unterbreiten.

Bei dieser Gelegenheit, die aber zu keiner eingehenden Erörterung Anlaß gab, versuchte ich, mich im Sinne der mir erteilten Weisung auszusprechen und darauf aufmerksam zu machen, daß gegen die Veröffentlichung bei uns nach wie vor nicht unerhebliche Bedenken bestünden. Ich ließ dabei durchblicken, daß wir jedoch unter gewissen Voraussetzungen nicht abgeneigt wären, den Wünschen der britischen Regierung näher zu treten. Als solche bezeichnete ich vor allem eine Abmachung, wonach, falls eine der beiden Regierungen oder deren Kolonien gezwungen wäre, zur Wahrung ihrer Interessen portugiesisches Kolonialgebiet zu besetzen oder dessen Verwaltung in die Hand zu nehmen, der andere vertragschließende Teil zu analogem Vorgehen in dem ihm durch das Abkommen zugewiesenen Teil berechtigt sein solle.

Sir E. Grey ließ meine Bemerkung unerwidert, und ich hatte den Eindruck, daß er vorläufig einer Erörterung dieser Frage ausweichen wollte oder nicht genügend für eine Verhandlung vorbereitet war. Auch schien er Wert darauf zu legen, daß zunächst einmal der britische Entwurf geprüft und angenommen werde.

Schon jetzt aber glaube ich darauf hinweisen zu sollen, daß es mir zweifelhaft erscheint, ob die hiesige Regierung einer Fassung zustimmen wird, welche b e i d e n Staaten die gleiche Freiheit zum Einschreiten mit entsprechendem Recht zu analogen Maßnahmen einräumt. Das politische Gewissen Sir E. Greys würde es doch vielleicht als eine offenkundige Verletzung des britisch-portugiesischen Vertrages

* Siehe Anlage II.

** Hier nicht abgedruckt.

empfinden, wenn hierdurch das Schicksal der Kolonien in unsere Hand gelegt und unserem Ermessen anheimgegeben würde.

Da es aber unseren Interessen nicht entsprechen würde, wenn wir für die spätere Verwirklichung des Vertrages ausschließlich darauf angewiesen wären, zu warten, ob und wann die Kapkolonie ein energisches Vorgehen gegen Mosambique für angemessen hält, so schiene es mir zweckmäßig, für diesen Fall noch zwei weitere Abmachungen in Form des Notenwechsels festzulegen, die beide von Sir E. Grey mit dem Grafen Metternich und Freiherrn von Marschall andeutungsweise besprochen worden sind. Die erste würde festsetzen, daß, falls eine portugiesische Kolonie oder ein Teil einer solchen sich selbständig erklärte, Verträge zwischen England und dem Mutterlande auf dieses selbständig gewordene Gebiet keine Anwendung finden, während alle Punkte des deutsch-britischen Abkommens in voller Kraft verblieben. Die andere aber, daß, falls Mißwirtschaft der Portugiesen in ihren Kolonien dritten Mächten Grund zum Einschreiten geben würde, Portugal gegen ein solches Einschreiten nicht den Schutz der Bündnisverträge anrufen oder englische Hilfe erwarten könne. Ich glaube, daß Sir E. Grey hiergegen nichts einzuwenden hätte und diese Punkte in Form eines Notenwechsels festlegen und sich auch verpflichten würde, den letzten der drei Punkte bei Bekanntgabe unserer Vereinbarung Portugal mitzuteilen.

Falls die hiesige Regierung auf den ersten Vorschlag nicht eingeht, würde durch die drei obigen Abmachungen die Möglichkeit für uns, zur Selbsthilfe zu greifen, trotzdem vorhanden sein. Falls wir in Angola durch Errichtung einer Charterkompagnie oder in Mosambique durch Erwerbung einer Majorität in der Nyassakompagnie Einfluß auf die Verwaltung größerer Gebiete gewinnen, würde vielleicht der Paragraph über Selbständigmachung von Gebieten oder Gebietsteilen Anwendung finden können. Auch der Paragraph über Bedrohung wichtiger Interessen durch Mißwirtschaft dürfte leicht praktisch anwendbar sein, sobald wir mit Energie die Schaffung wirtschaftlicher Interessen, besonders auf dem Eisenbahngebiete, in die Hand genommen haben. Die wirtschaftliche Durchdringung ist wohl zunächst überhaupt ins Auge zu fassen als Vorbereitung für die mögliche spätere politische Erwerbung. Sir E. Grey und den Engländern gegenüber ist es wohl vorläufig besser, die politische Erwerbung nicht zu sehr in den Vordergrund zu stellen. Denn obwohl sich niemand im unklaren darüber ist, was der Vertrag praktisch bedeutet, so widerstrebt es doch ihrem Gefühl, ein kleines und wehrloses Volk, mit dem sie noch dazu verbündet sind, einer anderen Macht zu offensichtlich preiszugeben, und es könnte der Förderung unserer allgemeinen Beziehungen nur zugute kommen, wenn wir bei der Durchführung dieser kolonialen Besitzveränderungen auf ihre Vorurteile und Empfindlichkeiten einigermaßen Rücksicht nähmen.

Da ich immer mehr den Eindruck gewinne, daß Sir E. Grey und die britische Regierung auf kolonialem Gebiete uns möglichst entgegenzukommen wünschen, teils um ihren guten Willen zu zeigen, teils um dem vermeintlichen Bedürfnis des deutschen Volkes nach Ausdehnung und Erwerb gewissermaßen eine Ablenkung zu verschaffen, so meine ich, daß die Annahme des britischen Entwurfs in seinen wesentlichsten Punkten eine günstige Gelegenheit schaffen wird, um für unsere weiteren Wünsche verständnisvolles Entgegenkommen zu finden.

Lichnowsky

Anlage I

Enclosure

Draft Convention

Foreign Office, London, January 11[th] 1913

In view of the possibility that Portugal may require financial assistance from some foreign Power or Powers, and in order to obviate the international complications which such a condition of things may produce, and to preserve her integrity and independence, the undersigned, duly authorised by their respective Sovereigns, have agreed as follows:

I. 1.) Whenever either the British or the German Government is of opinion that it is expedient to accede to a request for an advance of money to Portugal on the security of the customs revenues or other revenues of Mozambique or Angola, it shall communicate the fact to the other Government, and the other Government shall have the right to advance a part of the total sum required.

2.) In the event of the other Government signifying its intention to exercise this right, the two Governments shall consult as to the terms of the two loans, and these loans shall be issued on the security of the customs revenues of Mozambique and Angola as near as possible simultaneously. The loans shall bear as near as possible the same proportion to each other as the amounts of the customs revenues respectively assigned as their security.

3.) The loans shall be issued on terms as favourable to Portugal as the condition of the money market and the security of the loans permit, and shall in other respects be subject as near as possible to similar conditions.

II. In the contingency contemplated in the preceding article, the customs revenues of that portion of the province of Mozambique lying south of a line starting from the mouth of the River Lukugu, or Likungo, running thence along that river to its confluence with the

River Lugera, or Luzhella, thence along that river to its source, thence due north to the 16th parallel of south latitude, and thence along that parallel to the boundary of the British protectorate of Nyassaland, as also the customs revenues of the portions of the province of Angola lying to the east of the 20th meridian of east longitude and south of the 11th parallel of south latitude, shall be assigned to the British loan; whilst the customs revenues of the remaining parts of the provinces of Mozambique and Angola shall be assigned to the German loan.

III. In the event of Great Britain or Germany sending delegates to take note of the collection of the revenues, which are the security for their respective loans, the Portuguese Government shall be asked to give such delegates rights of inspection only, but no rights of administration, interference, or control, so long as there is no default in the payment of interest or sinking fund.

IV. In case of default in the payment of the interest or sinking fund of either loan, it shall be agreed with the Portuguese Government that they will hand over the administration of the various custom-houses in the two provinces: those assigned for the German loan to Germany, those assigned for the British loan to Great Britain.

V. 1.) In the contingency contemplated in the preceding article, all rights, whether British or German, acquired, in the provinces affected, before the date of this convention shall be fully safeguarded, provided they are of a purely private character and convey neither political rights nor territorial or administrative jurisdiction.

2.) It is well understood that no influence will be used in the future either by the British or the German Government to obtain fresh concessions except in those portions of the provinces of which the customs revenues would be assigned to their respective loans under the present convention.

VI. From the date of the conclusion of the present convention Great Britain will abstain from advancing any claim of whatsoever kind to the possession, occupation, or control, of those portions of the Portuguese provinces in which the customs revenues would under the present convention be assigned to Germany, or of the islands of São Thomé and Principe, or to the exercise of political influence in those territories, or islands; and Germany will in like manner abstain from advancing any claim of whatsoever kind to the possession, occupation, or control, of those portions of the Portuguese provinces in which the customs revenues would under the present convention be assigned to Great Britain, or of the Portuguese part of the island of Timor, or to the exercise of political influence in those territories or in that island.

VII. 1.) In the event of either Government obtaining from the Portuguese Government a cession of territory, or the concession of

special privileges not of an occasional character, in those portions of the provinces of Mozambique or Angola of which the customs revenues would be assigned to it, such cessions of territory or concessions of privileges shall not become operative until analogous grants as near as possible of equal value have been accorded to the other Government in those portions of the provinces of which the customs revenues would be assigned to it by the present convention.

2.) In case either Government applies for special privileges of an occasional character in those portions of the Portuguese provinces of which the customs revenues would be assigned to it under the present convention, it shall immediately inform the other Government and, if these privileges are granted, and if the other Government should so desire, shall use its influence to obtain for the other Government similar special privileges of an occasional character and of equal value.

VIII. Great Britain and Germany, having regard to the interests of their respective possessions in South Africa contiguous to the Portuguese provinces of Angola and Mozambique, which would be materially affected by the intervention of any third Power in those provinces, agree jointly to oppose such intervention, whether by way of loan to Portugal on the security of the revenues of the said provinces, or by way of acquisition of territory by grant, cession, purchase, lease, or otherwise.

IX. In so far as Great Britain or Germany may hereafter influence or control the administration of Mozambique or Angola or any portion of those provinces, it is understood that the subjects, and natives of the protectorates, of one contracting party, together with their goods and ships, and also the produce and the manufactures of its dominions, possessions, colonies, and protectorates, shall, in such portions of the territories comprised in the present convention as may fall under the influence or control of the other contracting party, participate in all the prerogatives, exemptions, and privileges with regard to trade, commerce, taxation, and navigation which are there enjoyed by the subjects, and natives of the protectorates, of the other contracting party.

X. The present convention, duly ratified, shall replace as between the contracting Powers the convention, secret convention, and secret note concluded and signed in London on the 30th August, 1898, which are hereby abrogated.

XI. The present convention shall be ratified and the ratifications thereof shall be exchanged as soon as possible. The convention shall come into force immediately after the exchange of ratifications.

In witness whereof the undersigned, duly authorised, have signed the name, and have affixed thereto their seals.

Done in duplicate at London, the . . . day of . . . ., 1913.

Anlage II

Der englische Staatssekretär des Äußern Sir E. Grey an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Abschrift

Confidential   Foreign Office, London, January 11th 1913

I am glad to be now in a position to put before you the draft of a fresh convention, to take the place of our agreements of 1898. I trust you will find that this draft formally carries out what we have already agreed upon provisionally.

The particular question of Timor is, as you will see, dealt with partly in the new agreement itself, and partly in a draft Note, sent herewith, which, I would suggest, might be communicated to the Netherlands Government by our two Legations at the Hague in such form as may be thought most suitable, and as nearly as possible simultaneously with the publication of the new agreement.

In order to enable you the better to judge of the effect of the revised convention as now drafted, I would make the following explanations, showing exactly in what respect the present draft differs from the stipulations of 1898, and giving the reasons for the changes introduced. These changes flow from four main considerations:

1., The agreement of 1898 consists of three documents: a convention, a secret convention and a secret note. It must have been intended originally to publish the first of these documents, but it was ultimately preferred to keep them all secret. His Majesty's Government are desirous that the new agreement should be laid before parliament. It would clearly be inappropriate that stipulations all dealing connectedly with the same subject, and destined for simultaneous publication, should be separated into different instruments bearing the same date and signatures. The most suitable and most convenient course would obviously be to make one comprehensive convention cover all the points formerly distributed over three instruments.

2., The changes agreed upon as regards the particular territories to be remarked respectively for Great Britain and Germany involve consequential modification in the text of 1898.

3., Certain portions of the old agreements have become inapplicable in consequence of the changed conditions.

4., Owing to the fact that the original arrangement constituted a secret pact between the contracting parties, not intended to meet the eyes of the Portuguese Government, some of its provisions were, quite unintentionally, no doubt, drafted with some want of precision, which it seems desirable to rectify insofar as the existing wording might appear to imply, in form at least, a disregard of the actual position of Portugal in some of the transactions contemplated.

It will be convenient to mention first certain modifications which affect a large number of the articles:

A., The island of Timor has been removed wherever it occurred in the old agreements. It has been reintroduced however at the end of article VI (old Article 2 of the Secret Convention). To balance this new provision, which constitutes the renunciation by Germany of the special rights she acquired in respect to Portuguese Timor under the 1898 agreement, a corresponding provision is inserted in the same article, by which Great Britain desinterests herself in the islands of San Thomé and Principé. The effect of this, read together with the proposed joint note to the Netherlands Government, is that, on the one hand the Dutch right of pre-emption over Portuguese Timor is formally recognised, and that, on the other, Great Britain is precluded from any intervention in the two other islands.

B., The portions of Angola and Mozambique of which the revenues are respectively assigned to Great Britain and Germany, are now defined, throughout the draft Convention in accordance with the fresh delimitation agreed upon.

The remainder of the modifications will be most readily dealt with by going through the draft convention article by article, and comparing each with the corresponding clauses of 1898:

Preamble: No change.

Article I., The only alteration consists in the revision of the territorial delimitation.

Article II., The two paragraphs of the 1898 convention have been condensed into one, and the new delimitation of the British and German spheres introduced. There is no other change.

Article III., The old text defines and limits the rights to be conferred upon any British or German delegates that may be sent to take note of the collection of the respective revenues. Such rights can of course only be conferred by the Portuguese Government, and, technically speaking, it is not for Great Britain and Germany to prescribe in a treaty between themselves what the Portuguese Government is or is not to do. In practice of course the British and German Governments would stipulate in their loan contracts with the Portuguese Government for the proper rights to be conferred on the delegates. It would therefore be more correct, and would not alter the real purport of the original stipulation, if it were said that „the Portuguese shall be asked“ to give such rights to the delegates. This has accordingly been done in the revised draft.

Article IV., The same consideration has led to the introduction in Article IV of the additional words: „it shall be agreed with the Portuguese Government that...“.

Article V.,

1., The question of mutually safeguarding British and German rights previously acquired in the Portuguese provinces can only arise if and when the two contracting governments shall have obtained administrative control. It would be better and less likely to be misunderstood by Portugal, if this were expressed explicitly in the article. For this reason it is suggested that the new text should begin with words: „In the contingency contemplated in the preceding article ..."
The words „It ist well understood that" seem unnecessary, and have been omitted.

2., The second paragraph of the original article speaks of customs revenues which „are assigned" to the respective British and German loans. For the sake of greater accuracy, it seems desirable to say: „would be assigned to their respective loans under the present convention".

Article VI., This reproduces Article 2 of the Secret Convention of 1898. The mention in it of the islands of Timor on the one hand, and of San Thomé and Principé on the other, has already been explained. No other change is made, except for the altered wording of the reference to the „assigned revenues", introduced for the reason given above under the head of Article 5 (2).

Article VII.,

1., — is a transcript of the first operative paragraph of the Secret Note of 1898, with the modifications necessitated by the territorial rearrangement.

It appears, however, to His Majesty's Government that this clause is hardly any longer required under existing conditions, since it contemplates a contingency not likely to occur. They would accordingly be disposed to omit it, but have deferred actually doing so in the present draft, in order that the German Government should have the opportunity of considering the point.

2., The second section of Article VII corresponds to the second operative paragraph of the Secret Note of 1898, the wording being only slightly altered so as to allow of its standing in its present form even if the first section of the article is suppressed, as suggested by His Majesty's Government.

Article VIII., — reproduces the first article of the Secret Convention of 1898. In view however of the publicity to be given to the new convention, and in order to indicate more explicitly the reason for, and justification of, the policy embodied in this article as agreed upon by the contracting parties, it has been thought desirable to refer in a few words to the fact that the intervention of any third Parties would materially affect the interest of the British and German possessions in South and East Africa contiguous to Angola and Mozambique. This addition leaves absolutely unchanged the actual stipulation contained in the article.

Article IX., follows the text of Article 3 of the Secret Convention of 1898 except as regards the opening phrase. There seems to be no necessity, from the point of view, of clearness, to refer in set terms to the contingency of Portugal renouncing her sovereign rights over her colonies, or losing them in some other manner-words which, if made public, would be calculated to give umbrage to the government of a country which is in alliance with Great Britain and with which Germany is in friendly relations. It is thought that the object which the article was designed to meet would be as fully attained by the adoption of the alternative wording: „Insofar as Great Britain or Germany may hereafter influence or control the administration of Mozambique or Angola, or any portions of those provinces . . . . . .“

Article X., makes the necessary provision for the abrogation of the agreement of 1898.

Article XI., finally, is identical with the ratifying clauses of the 1898 conventions.

The eleven articles of the present draft convention thus re-embody, with the modifications indicated, all the provisions of the three instruments of 1898, except Article 4 of the Secret Convention, and the last two paragraphs of the Secret Note. The latter dealt with geographical details no longer in point owing to the territorial rearrangement. Article 4 of the Secret Convention had reference to the Katembe concession, and has been omitted because it is understood that the situation as regards that concession is no longer such that the stipulations of 1898 would be applicable.

Yours sincerely

(gez.) E. Grey

Nr. 14 657

Der Gesandte in Lissabon Rosen an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 15 Lissabon, den 20. Januar 1913

Als im Jahre 1898 das deutsch-englische Abkommen über die portugiesischen Kolonien abgeschlossen wurde, scheint auf deutscher und wohl auch auf englischer Seite die Ansicht bestanden zu haben, Portugal werde nicht imstande sein, sich längere Zeit finanziell über Wasser zu halten. Es werde bald in eine so mißliche Lage geraten, daß es entweder freiwillig oder gezwungen seinen afrikanischen und malaiisch-indischen Kolonialbesitz werde verpfänden und schließlich aufgeben müssen, um durch den Erlös desselben das Dasein des Mutterlandes weiter fristen zu können. Wenn wirklich dies damals die Meinung gewesen ist, wie dies nach den Akten kaum zweifelhaft

erscheint, so hat man sich in einem folgenschweren Irrtum befunden. Für diesen hat man aber bei uns nicht die eigene falsche Berechnung, sondern lediglich die Hinterhältigkeit der englischen Politik verantwortlich gemacht. Die immer weitere Vertagung der Lösung des portugiesischen Kolonialproblems bis in eine Zeit hinein, in der sich die politische Situation — besonders nach dem Burenkriege — völlig verändert hatte, hat nicht wenig dazu beigetragen, auf deutscher Seite die Stimmung gegen England zu erbittern. Es herrschte in den eingeweihtesten Kreisen des Auswärtigen Amts damals das Gefühl, von England um den Preis des Abkommens betrogen zu sein, um so mehr, als Ereignisse eintraten, die England und Portugal wieder enger zusammenführten, und in deren Gefolge England tatsächlich Portugal eine finanzielle und diplomatische Unterstützung hat zuteil werden lassen. Dies mußte auf deutscher Seite die Wirkung haben, daß das portugiesische Geschäft als mißglückt und abgetan betrachtet wurde. Erst als es die Bemühungen der kaiserlichen Politik dahin gebracht hatten, daß zu beiden Seiten der Nordsee ein Bedürfnis nach normalen Beziehungen wieder erwachte, wurde das portugiesische Kolonialproblem wieder hervorgeholt, zu Anfang weniger vielleicht um des eigenen Wertes der portugiesischen Kolonien willen als in der Absicht, eine günstige Verhandlungsbasis zwischen zwei Ländern zu finden, deren Machtsphären sonst nirgends einen erkennbaren Reibungspunkt aufweisen. Der Sturz der Monarchie in Portugal hat es der englischen Regierung und öffentlichen Meinung wesentlich erleichtert, von der „verbündeten" Republik mit ihren anscheinend chronisch-anarchistischen Zuständen weiter abzurücken und unter Sicherung der für England wertvollsten Teile sich auch zu nicht unerheblichen Opfern zugunsten Deutschlands zu bequemen. So ist denn nach 14 Jahren eine ähnliche Lage wiederhergestellt, wie sie bei Abschluß des Abkommens zwischen Graf Hatzfeldt und Herrn Arthur Balfour bestanden hat. Wie damals sind Deutschland und England wieder im Prinzip über eine Teilungspolitik einig, und gleichfalls erscheint Portugal wiederum am Ende seiner finanziellen Auskunftsmittel angelangt.

Dem deutschen Politiker drängen sich nun zwei Fragen auf, die für die Lösung des portugiesischen Kolonialproblems nicht allein, sondern auch für die Zukunft der deutsch-englischen Beziehungen von der größten Bedeutung sind:

Spielt England diesmal — was auch seine frühere Handlungsweise gewesen sein mag — ein wirklich ehrliches Spiel?

und: Welches sind die Umstände, welche zu der erhofften Liquidation der Kolonien führen sollen?

Da es mir zur Beurteilung der ersten Frage an direkten Anhaltspunkten fehlt, muß ich beide Möglichkeiten, die einer bona fides und einer mala fides auf englischer Seite, ins Auge fassen. Niemals freilich — und das fühle ich mich verpflichtet ausdrücklich hervorzuheben —

habe ich den hiesigen englischen Gesandten * bei einer den Abreden zuwiderlaufenden Handlungsweise betroffen. Sir Arthur Hardinge ist hierzu wohl zu vorsichtig und denkt auch jedenfalls über den hiesigen Posten, der für ihn nur ein Übergangsstadium ist, hinaus an eine ihm in nahe Aussicht gestellte Botschaft. Er spricht sich mir gegenüber vielleicht auf Grund unserer langjährigen Bekanntschaft über politische Fragen stets ganz offen aus und läßt keinen Zweifel an seiner pessimistischen Auffassung der Lage Portugals bestehen. Er glaubt auch nicht im entferntesten daran, daß Portugal jemals in die Lage kommen könnte, seine Kolonien ordnungsgemäß zu verwalten. Er würde, wie er mir noch kürzlich sagte, einen Akt wahren Patriotismus' darin sehen, wenn ein portugiesischer Staatsmann den Mut fände, den Verkauf des ganzen Kolonialbesitzes vorzuschlagen, um durch den Erlös das Mutterland mit den näheren Inseln wieder auf eine gesunde finanzielle Basis zu stellen. Er spricht von der Respektierung der deutschen Interessensphäre — beispielsweise in Angola — als von einer selbstverständlichen Grundlage seiner Handlungsweise. Er würde gegen ein beabsichtigtes portugiesisches Anleihegeschäft sein Veto einlegen, wenn etwa die Einkünfte Angolas dabei verpfändet werden sollten. Ist aber auch alles dieses kein zwingender Beweis dafür, daß England nicht doch das alte Spiel wiederholen könnte, so sprechen doch jedenfalls andere Umstände, deren Einzelheiten sich meiner Kenntnis entziehen, für den ehrlichen Willen Englands, uns auf kolonialem Gebiete diesmal eine gewisse Befriedigung nicht vorzuenthalten.

Dies führt aber zur Aufwerfung der zweiten Frage, welches die Umstände sein könnten, welche zur Liquidation des portugiesischen Kolonialbesitzes in Afrika führen sollen. Uns hierüber Klarheit zu verschaffen, erscheint mir unerläßlich. Auf „das Unerwartete" zu hoffen, wäre eine schlechte oder vielmehr überhaupt keine Politik. Sollen vielleicht weitere politische Umwälzungen, wie sie ja in Portugal möglich sind, die Lösung herbeiführen? Von Ereignissen, die das jetzige Regime bestehen lassen, brauchen die Kolonien nicht wesentlich berührt zu werden, und die Rückkehr zur Monarchie — eine zurzeit noch *nicht* in Sicht liegende Möglichkeit — könnte die Abtretung der Kolonien nur noch erschweren schon wegen der verwandtschaftlichen Beziehungen des voraussichtlichen Thronkandidaten. Daß aber irgend eine portugiesische Regierung sich zum freiwilligen Verzicht der Kolonien verstehen sollte, erscheint so gut wie ausgeschlossen. So bleibt nur noch die alte Theorie des drohenden Staatsbankrotts, der die Liquidation herbeiführen soll. Falls wir uns etwa dieser Erwartung hingeben sollten, so würden wir in denselben Irrtum verfallen, der anscheinend im Jahre 1898 begangen worden ist.

---

* Sir A. Hardinge.

Euerer Exzellenz habe ich schon mehrfach eingehend über die Finanzlage Portugals zu berichten die Ehre gehabt, doch hege ich Zweifel, ob nicht auch meine — naturgemäß pessimistischen — Berichte dazu beitragen könnten, den Eindruck zu erwecken, als triebe das Land einer baldigen finanziellen Katastrophe zu, wie dies die meisten meiner Kollegen — darunter auch Sir Arthur Hardinge — anzunehmen scheinen. Ich glaube daher meine Anschauung dahin noch näher präzisieren zu sollen, daß ich zwar eine dauernde Verschlechterung der finanziellen und wirtschaftlichen Lage, nicht aber einen baldigen völligen Zusammenbruch für das Wahrscheinliche halte. Dies ergibt sich aus einer Vergleichung der Schuldenlasten des Landes mit seinen noch zur Verfügung stehenden finanziellen Hilfsquellen. Euere Exzellenz werden daraus ersehen, daß die Finanzlage Portugals nicht eine derartige ist, daß es sich gezwungen sähe, sich den beiden Mächten in die Arme zu werfen, deren Einigung über seine Kolonialerbschaft hier bis in die Einzelheiten bekannt sein dürfte. Der leichteren Übersichtlichkeit halber habe ich die nachstehenden Werte in Franken unter Zugrundelegung des Kurses von 1 Fr. = 200 Reis ausgedrückt.

Die innere schwebende Schuld beträgt:

Zinsfreie Kontokurrentschuld bei der Bank von Portugal	131 500 000 Frs.
Kontokurrentschuld bei der Staatsdepositenkasse . .	26 500 000 „
Diverses, hauptsächlich in kurzfristigen Schatzwechseln	97 000 000 „
Zinspflichtige Schuld bei der Bank von Portugal, bei Sparkassen etc.	156 700 000 „
Zusammen	411 700 000 Frs.

Diese innere schwebende Schuld in Drei- und Sechsmonatswechseln ist seit vielen Jahren anerkanntermaßen ein Krebsschaden des Landes. Privatkapitalisten, Sparkassen etc. legen sehr bequem ihr Geld steuerfrei zu 6 % in ihr an. Der Staat entzieht somit dem Unternehmungsgeist einen bedeutenden Teil des flüssigen Geldes und legt ihn unproduktiv fest. Beim Finanzkrach des Jahres 1892/93 sind aber diese Wechsel voll honoriert worden, und da sie außerdem ihrer Kurzfristigkeit wegen leicht zu begeben sind, herrscht dafür noch weiterhin im Publikum eine gewisse Vorliebe. Nun will man allerdings durch den dem Parlament vorliegenden neuen Vertrag mit der Bank von Portugal hierin Wandel schaffen, indem man die Wechsel durch neu auszugebende Noten einlöst. Solange aber das Land dieses Papier nimmt, wird die Regierung durch die Last der inneren Schuld nicht stark gedrückt. Das Mehr oder Minder dieses Druckes richtet sich nach dem Ausfall der Ernten.

Auch in der auswärtigen Schuld ist nichts, was mit Notwendigkeit oder auch nur mit Wahrscheinlichkeit zu einer Peripetie führen müßte. Sie setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

1. Wechseln fällig im April	21 000 000 Frs.
Diese sind garantiert durch 72,718 Obligationen ersten Ranges der Portugiesischen Eisenbahn (Comp. Royale).	
2. Drei- bis Sechsmonatswechsel (gut) garantiert durch dreiprozentige Portugiesische Auswärtige Rente	39 000 000 „
Summe der auswärtigen schwebenden Schuld . .	60 000 000 Frs.

Diese 60 Millionen sind gut garantiert und daher jederzeit in Paris oder London zu 1 bis 2 % über dem Banksatz leicht auf drei, sechs oder zwölf Monate zu erneuern. Lediglich aus politischen (nicht finanziellen) Gründen ist diese Schuld nicht längst getilgt worden, obwohl der Finanzminister durchschnittlich für diese Schatzwechsel 1 bis 2 % mehr Zinsen zahlt, als der Coupon der Garantien einbringt. Portugal hat seit 16 Jahren diese schwere und anscheinend unnütze Mehrbelastung getragen, nur damit die 72,718 Eisenbahnobligationen im Besitze des Staates bleiben. Würde aber ein Finanzminister sich entschließen, diese nie berührten „virgems", wie sie hier genannt werden, zu veräußern, so könnte die schwebende Schuld von 60 Millionen in absehbarer Zeit aus der Welt geschafft werden.

Die konsolidierte äußere Schuld ist vollends nicht ein Faktor, der zu einem Fallissement des Staates beizutragen vermöchte. Der Dienst derselben erfordert für Zinsen und Amortisation jährlich 39 Millionen Francs. Diese sind aber durch Verpfändung der Zolleinnahmen von Lissabon und Porto garantiert, welche jährlich eine Einnahme von 110 Millionen Frs. ergeben. Dazu kommt noch, daß der mangelnde Kredit Portugals ein allmähliches stärkeres Anwachsen seiner äußeren Schuld wesentlich erschwert. Wollte Portugal indessen selbst eine größere äußere Anleihe aufnehmen, so würde es auch hierzu imstande sein — freilich unter nicht unerheblichen Opfern — auf Grund seiner Abmachungen mit der Compagnie des Tabacs. Die Tabaksmonopolgesellschaft zahlt dem Staate eine jährliche Abgabe von 32 600 000 Frs. und außerdem eine Gewinnbeteiligung in steigender Skala. Diese Steuerquelle ist verpfändet gegen frühere Anleihen, die aber durch starke Amortisation auf 154 200 000 Frs. zurückgegangen sind. Im natürlichen Verlauf der Dinge würde diese Einnahmequelle in weniger als 10 Jahren ganz frei werden. Unter Rückzahlung dieser Schuld wäre es Portugal — bei eintretender günstigerer Konjunktur auf dem internationalen Geldmarkt aber schon vorher — wohl möglich, in Paris 400 oder selbst 500 Millionen Frs. zu finden. Bei gutem, das heißt bei einem an das Wucherische grenzenden Verdienst würde, wie mir in Finanzkreisen versichert wird, die haute banque in Paris für dies Geschäft wohl zu haben sein.

Von anderen noch unerschlossenen Hilfsquellen wie weiteren Monopolbildungen und dergleichen will ich hier nicht sprechen. Das

gehorsamst Dargelegte genügt schon, um darzutun, daß es noch mehrere Jahrzehnte dauern kann — und ceteris paribus — auch dauern wird, bevor Portugal dem Bankerott gegenüberzustehen braucht.

Dazu kommt noch ein Gesichtspunkt — und auch hierin wiederholt sich die Lage der auf den 30. August 1898 folgenden Zeit —: die nicht identische Auslegung des Abkommens auf deutscher und auf englischer Seite. Als damals Portugal mit französischen und dann mit belgischen Gruppen wegen Aufnahme einer Anleihe verhandelte, erklärte Lord Salisbury, es sei ihm gleich, woher Portugal sein Geld nehme, solange es nur die Kolonien unberührt lasse. Erst bei einer Verpfändung der Kolonien trat also damals für England der casus conventionis ein. Deutscherseits war man freilich anderer Ansicht, konnte aber anscheinend infolge der allgemeinen Verschlechterung der Beziehungen England gegenüber nicht durchdringen. Aber auch jetzt noch steht mein englischer Kollege auf dem Standpunkt Lord Salisburys. Mit Bezug auf die gesprächsweise berührte Möglichkeit eines Versuchs Portugals, in Paris eine Anleihe von etwa 500 Millionen Franken auf Grund des Tabaksmonopols zu erhalten, meinte Sir Arthur Hardinge, dies stände den Portugiesen vollständig frei. Nur wenn sie Kolonialeinkünfte verpfändeten, würde er sein Veto einlegen müssen. Kolonialwerte werden aber die Portugiesen nicht zu verpfänden suchen, schon deshalb nicht, weil sie es nicht nötig haben. Nun hegt freilich Sir Arthur den Glauben, daß Portugal nach höchstens zwei Jahren am Ende seiner finanziellen Hilfskräfte sein würde. Trotz meiner weitgehenden Hochachtung vor Sir Arthur Hardinges bewundernswerten Kenntnissen Portugals glaube ich doch, auf Grund meiner obigen zahlenmäßigen Darlegung diesen Glauben zerstören zu müssen, damit nicht zum zweiten Male der Irrtum von 1898 begangen wird. Es kommt in der Geschichte nicht häufig vor, daß ein Gericht, von dem man zu nehmen versäumt hat, ein zweites Mal gereicht wird. Ist es aber doch einmal der Fall, so lohnt es sich, die Umstände zu vermeiden, welche das erste Mal hindernd im Wege standen.

Rosen

Nr. 14 658

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 116 London, den 21. Februar 1913

Sir Edward Grey ließ mir zur vertraulichen Mitteilung durch Sir Eyre Crowe folgendes sagen:

Der portugiesische Gesandte* habe im Auftrage seiner Regierung mitgeteilt, daß die in einzelnen Organen der europäischen Presse auf-

* M. Teixeira-Gomes.

getauchten Nachrichten betreffend deutsch-englische Verhandlungen über portugiesische Kolonien große Beunruhigung hervorgerufen hätten, zumal da zahlreiche Anzeichen für eine politische Annäherung zwischen Deutschland und England vorlägen.

Der Gesandte fragte dann im einzelnen, ob tatsächlich die Revision des Vertrages von 1898 ins Auge gefaßt sei, ob die Preßnachrichten über Berufung einer Konferenz zur Erörterung über afrikanische Fragen richtig seien, ob Sir Edward Grey beabsichtige, gemäß seinem früher im Unterhause abgegebenen Versprechen den Geheimvertrag vom Jahre 1898 in dem jetzt in Vorbereitung befindlichen Blaubuch zu veröffentlichen, endlich ob die gemeinsame deutsch-englische Deklaration vom März 1912* noch als rechtsverbindlich angesehen werden könne. Sir Edward Grey habe hierauf dem Gesandten wie folgt antworten lassen: Gewisse Veränderungen in dem angezogenen Vertrage hätten sich als nötig erwiesen und würden erwogen. An Berufung einer Konferenz der bezeichneten Art habe England niemals gedacht und auch keine andere Regierung, soweit das Foreign Office unterrichtet sei. Der Minister halte auch jetzt noch die Veröffentlichung aller Geheimverträge im Prinzip für wünschenswert; ob und wann der Vertrag vom Jahre 1898 veröffentlicht werden solle, könne er jetzt nicht sagen, keinesfalls in dem in Vorbereitung befindlichen Blaubuche, das sich ausschließlich mit der Frage der Kontraktarbeiter befasse. Keine der möglicherweise in Aussicht genommenen Änderungen der bestehenden Abmachungen von 1898 sei auf die Stellung Portugals zu diesem Vertrage von dem geringsten Einflusse, deshalb sei auch kein Grund anzunehmen, daß die obenerwähnte gemeinsame deutsch-englische Deklaration nicht mehr zu Recht bestünde.

Der Gesandte fragte endlich, ob die portugiesische Regierung parlamentarische Anfragen in diesem Sinne beantworten dürfe, worauf Sir Edward Grey antworten ließ, es stehe der portugiesischen Regierung frei zu erklären, was sie für gut finde.

Lichnowsky

Nr. 14 659

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 309 Berlin, den 25. Februar 1913

[abgegangen am 26. Februar]

Bezugnehmend auf den gefälligen Bericht vom 21. d. Mts. ** beehre ich mich Ew. pp. zu benachrichtigen, daß der hiesige portugiesische

* Vgl. dazu Bd. XXXI, Kap. CCXLIV, Nr. 11 438.

** Siehe Nr. 14 658.

Gesandte * sich auch bei mir nach den Gerüchten über die Einberufung einer Kolonialkonferenz im Haag und unsere Verhandlungen mit der englischen Regierung über die portugiesischen Kolonien erkundigt hat. Ich habe dem Gesandten erwidert, daß mir von einer Kolonialkonferenz nichts bekannt sei und unsere im vergangenen Jahr im Einvernehmen mit der englischen Regierung abgegebene Erklärung nach wie vor ihre Geltung habe.

Jagow

Nr. 14 660

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 119 London, den 3. März 1913

Halte baldige Beantwortung der Note Sir E. Greys vom 11. Januar ** über koloniale Fragen dringend erwünscht. Erfolgreicher Abschluß dieser Verhandlungen würde Stimmung leitender Kreise weiter verbessern, längeres Zögern aber könnte leicht zu Mißdeutungen und Verstimmungen führen.

Lichnowsky

Nr. 14 661

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 411 Berlin, den 14. März 1913

Auf Bericht Nr. 31 vom 17. Januar d. Js. ***

Die Inanspruchnahme des Herrn Staatssekretärs des Reichskolonialamts im Reichstage in den letzten Wochen hat eine Verzögerung in der Prüfung der Vorschläge der englischen Regierung für die Revision des Abkommens vom Jahre 1898 zur Folge gehabt. Ich beehre mich, Euerer Durchlaucht anheimzustellen, Sir E. Grey auf diesen Umstand hinzuweisen, kann aber nicht unterlassen, gleichzeitig folgendes zu bemerken:

Die schwebenden Verhandlungen mit England über die portugiesischen Kolonien sind das letzte Überbleibsel von dem weitgehenden Entgegenkommen auf kolonialem Gebiet, zu dem die englische Regie-

---

* S. Paes.
** Siehe Nr. 14 656, Anlage II.
*** Siehe Nr. 14 656.

rung sich uns gegenüber im Herbst des Jahres 1911 bereit erklärte, und das sie durch Lord Haldane in konkreten Anerbietungen zum Ausdruck gebracht hatte. Die englische Regierung entsprach mit ihrem damaligen Vorgehen einer Forderung der eigenen öffentlichen Meinung, die sich der ernsten Gefahren bewußt geworden war, die eine Überspannung der Ententepolitik, wie sie englischerseits in der Marokkofrage erfolgt war, zur Folge haben konnte. Durch Entgegenkommen auf kolonialem Gebiet sollten die Wogen der Erregung in Deutschland beschwichtigt, sollte dem angeblichen deutschen Expansionsbedürfnis Rechnung getragen werden.

Wenn nun, wie Euere Durchlaucht wiederholt ausgeführt haben, die englische Regierung auf möglichst baldiges Zustandekommen einer Vereinbarung Wert legt, bei der, soweit es sich um den Austausch der den Gegenstand des Abkommens von 1898 bildenden portugiesischen Kolonialgebiete handelt, England wie Deutschland in gleicher Weise auf ihre Rechnung kommen dürften, so sind wir zwar gern bereit, diesem Wunsche entgegenzukommen. Wir gehen aber dabei von der Voraussetzung aus, daß gleichzeitig auch das Interesse, das wir an der baldigen Verwirklichung des Abkommens haben, Berücksichtigung findet. Unsere Einwilligung in die Bekanntgabe der Vereinbarungen an Portugal und ihre Veröffentlichung, lediglich um der englischen öffentlichen Meinung einen dokumentarischen Beweis für das harmonische Zusammenarbeiten Sir E. Greys mit uns auf kolonialem Gebiet zu geben oder um den Minister von den Skrupeln zu befreien, die er wegen der Abmachungen Portugal gegenüber hegt, würde ich, wenn wir nicht gleichzeitig den bedenklichen Folgen einer solchen Maßnahme für das weitere Schicksal unserer Abmachungen vorbeugen, gerade im Interesse der deutsch-englischen Beziehungen für einen schwerwiegenden Fehler halten. Die öffentliche Meinung in Deutschland ist der Ansicht, daß wir im Jahre 1898 von England hintergangen, daß wir um den Preis betrogen worden sind, den wir uns für unsere Haltung England gegenüber im Burenkriege ausbedungen hatten. Es ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß bei Veröffentlichung der Abmachungen dieselben Anklagen wieder werden erhoben werden, wenn nicht aus diesen Abmachungen selbst hervorgeht, daß die Verwirklichung des Abkommens in greifbare Nähe gerückt erscheint. Auf alle Fälle aber wird eine auf den Erwerb der uns zugewiesenen portugiesischen Kolonialgebiete hinzielende lebhafte Agitation bei uns einsetzen. Wir werden unsere Zustimmung zu der Veröffentlichung daher davon abhängig machen, daß es gelingt, mit der englischen Regierung zu Vereinbarungen zu gelangen, die es verhindern, daß das Abkommen auch weiterhin lediglich ein toter Buchstabe bleibt. Euere Durchlaucht wollen sich diesen Gesichtspunkt im Laufe der weiteren Verhandlungen unverrückbar vor Augen halten.

Was den von der englischen Regierung ausgearbeiteten Vertragsentwurf betrifft, so können wir demselben im allgemeinen zustimmen. Wünschenswert erscheinen folgende Ergänzungen bzw. Abänderungen:

1. Ein Zusatzartikel nachstehenden Wortlauts:

„Dem gegenwärtigen Abkommen hat Stanfords Library Map of Africa, London 1911 zu Grunde gelegen. Es besteht Einverständnis darüber, daß das nördlich des Kongo gelegene Gebiet von Kabinda ein Teil von Angola ist und unter die Angola betreffenden Abmachungen des gegenwärtigen Abkommens fällt."

Ich bitte jedoch nicht zu insistieren, falls Sie den Eindruck gewinnen, daß die englische Regierung Bedenken trägt, das Gebiet von Kabinda in dem Vertrage ausdrücklich zu erwähnen.

2. In Artikel II des englischen Textes sind die Worte „or Likungo" und „or Luzhella" zu streichen, da diese Namen in der Vertragskarte nicht vorkommen.

3. In Artikel II, Seite 1 des englischen Textes heißt es statt „due north" besser: „along the meridian of that source", da nicht feststeht, ob die Quelle nördlich oder südlich des 16. Breitengrades liegt.

4. In Artikel II, Seite 2 des englischen Textes stimmt die Festsetzung „11th parallel" nicht mit den früheren Vorschlägen Sir Edward Greys überein. Es sollte der wurmartige Fortsatz des belgischen Gebietes nach Angola hinein die Grenze bilden. Durch die Einführung des 11. Breitengrades würden wir an England ein Gebiet von 5000 qkm abgeben müssen. Hierauf würde ich weniger Gewicht legen als darauf, daß die gute natürliche Grenze des Kassaitales, zu deren Aufgabe ein ersichtlicher Grund nicht vorliegt, erhalten bleibt. Es empfiehlt sich daher, statt „south of the 11th parallel" zu setzen: „south of the Kassai River".

5. In Artikel VI wäre der Satz: „or of the Portuguese part of the island of Timor" zu streichen. Die Erwähnung von Timor erscheint überflüssig, nachdem in dem ganzen übrigen Vertrag nur von Angola und Mosambique sowie den Inseln São Thomé und Principe die Rede ist, die Bestimmungen des Vertrages von 1898 durch Artikel X aber ausdrücklich außer Kraft gesetzt werden.

Ich nehme an, daß Sir E. Grey keinen Wert darauf legt, auch die Abmachungen von 1898 zur Kenntnis der portugiesischen Regierung zu bringen bzw. zu veröffentlichen. Trifft diese meine Annahme zu, so entfällt überdies die Notwendigkeit für die in Aussicht genommene Benachrichtigung der niederländischen Regierung, falls das neue Abkommen Timor überhaupt nicht erwähnt. Die Nichterwähnung wäre uns aber im Hinblick auf die öffentliche Meinung in Deutschland erwünscht, die sich möglicherweise mit unserem Verzicht auf Timor nur schwer abfinden würde.

Der Anregung Sir E. Greys, auf Alinea 1 von Artikel VII zu verzichten, vermag ich nicht zuzustimmen. Die dort enthaltene Ver-

einbarung bietet eine notwendige Sicherung gegen einen etwaigen Versuch der portugiesischen Regierung, durch einen freiwilligen Verzicht auf Teile ihres Kolonialbesitzes zugunsten Englands den Rest ihrer Kolonien zu retten. Der Gedanke, sich ganz auf Angola zu konzentrieren, dagegen Mosambique mit Delagoabay England zu überantworten, ist gelegentlich bereits in Portugal hervorgetreten.

Euere Durchlaucht bitte ich, der englischen Regierung einen nach Maßgabe der vorstehenden Anregungen ausgearbeiteten Gegenentwurf zu überreichen. Eine — in sprachlicher Hinsicht noch der Nachprüfung bedürftige — deutsche Übersetzung des englischen Entwurfs, in der die gewünschten Abänderungen in roter Tinte eingetragen sind, ist hier beigefügt*.

Was die weiteren Abmachungen betrifft, die mit der englischen Regierung zu treffen sein werden, so lasse ich Euerer Durchlaucht anbei den Entwurf zu zwei Vereinbarungen zugehen, von denen die erste im Wege besonderen Notenwechsels festgestellt werden könnte, die zweite zweckmäßig als weiterer Artikel dem Vertrage anzugliedern wäre. Ist die englische Regierung bereit, beide Vereinbarungen gleichzeitig mit dem übrigen Vertragsinhalt der portugiesischen Regierung bekanntzugeben, so werden wir unsere Bedenken gegen diese Mitteilung und die Veröffentlichung zurückstellen können, so erwünscht auch an und für sich eine weitergehende Abmachung entsprechend dem im Erlaß Nr. 1357 vom 8. Dezember v. Js.** enthaltenen Vorschlag wäre. Es wird die Aufgabe Euerer Durchlaucht sein, zunächst im Wege vorsichtiger Sondierung festzustellen, was zu erreichen ist. Ich bemerke noch, daß eine Vereinbarung lediglich des Inhalts, daß, falls eine portugiesische Kolonie oder ein Teil einer solchen sich selbständig erklärte, Verträge zwischen England und dem Mutterland auf dieses selbständig gewordene Gebiet keine Anwendung finden, für uns wertlos und für den Fall sogar bedenklich ist, daß Mosambique seine Unabhängigkeit proklamiert und Anschluß an die Südafrikanische Union sucht. Wir würden dann leer ausgehen und auf Grund der bisherigen Abmachungen nicht einmal in der Lage sein, den uns zugedachten Teil von Mosambique zu reklamieren.

Der Herr Staatssekretär des Reichskolonialamts hat angeregt***, das Abkommen noch durch folgenden Artikel zu ergänzen:

„England verpflichtet sich, Vorschlägen der deutschen Regierung an die portugiesische Regierung betreffend eine Grenzberichtigung zwischen Deutsch-Südwestafrika und Angola, die der Sicherheit und den Handelsinteressen beider Schutzgebiete dienen soll, seine Unterstützung zu gewähren. Sollten durch Grenzregulierung oder Tausch

* Hier nicht abgedruckt.
** Siehe Nr. 14 654.
*** Es war durch Schreiben vom 9. März 1913 geschehen.

Gebiete von Deutsch-Südwestafrika, welche östlich des 20. Längengrades liegen, an Angola angegliedert werden, so sollen diese Gebiete zu denjenigen Teilen Angolas rechnen, deren Zolleinnahmen auf Grund dieses Abkommens Deutschland zugewiesen werden.“

Zur Begründung hat der genannte Herr Staatssekretär folgendes mit der Bitte um Verwertung bei der englischen Regierung angeführt:

„Die Verwaltung des Schutzgebiets Deutsch-Südwestafrika blickt mit großer Sorge auf die Zustände im portugiesischen Ambolande. Eine Unterwerfung der dortigen Ovambostämme ist Portugal trotz großer Aufwendungen und Anlegung zahlreicher Forts nicht gelungen. Dagegen besteht wegen der vielen zwischen der portugiesischen Verwaltung und den Eingeborenen vorhandenen Reibungsflächen die große Gefahr, daß die portugiesischen Ovambos aufständisch werden. Ein solcher Krieg, der bei dem Charakter und der guten Bewaffnung der Ovambo ein mörderischer werden müßte, würde mit Sicherheit auch auf die deutschen Ovambostämme übergreifen und das Schutzgebiet vor eine ähnliche Krisis stellen, wie es der Hereroaufstand getan hat. Das deutsche Schutzgebiet könnte so genötigt werden, auf seine eigenen, für die Minenindustrie unentbehrlichen Arbeiter zu schießen. Dieser gefährliche Zustand wird so lange dauern, als die Grenze die Ovambostämme durchschneidet. Die deutsche Regierung wird daher genötigt sein, bei der portugiesischen dahin vorstellig zu werden, daß das Amboland ganz unter deutsche Verwaltung gestellt wird. Letztere würde dieses Gebiet für jede europäische Ansiedelung (abgesehen von Missionen) sperren und als reines Eingeborenenreservat behandeln. Sie würde ferner die Verpflichtung übernehmen, Angola gegen die Übergriffe der Ovambo zu schützen. Durch den Erwerb des Ambolandes würde die deutsche Verwaltung Lasten übernehmen, die ihr zur Sicherung der deutschen sowohl als auch der portugiesischen angrenzenden Gebietsteile notwendig erscheinen. Diesen Lasten würden besondere Vorteile nicht gegenüberstehen, da das Land als Eingeborenenreservat gesperrt werden soll.

Dadurch, daß die Küste von Deutsch-Südwestafrika vollständig hafenlos ist, wird eine Erschließung der nördlichen Hälfte des Schutzgebiets zum Nachteile des dort angelegten deutschen und englischen Kapitals nahezu unmöglich gemacht. Die deutsche Regierung hat daher ein zwingendes Interesse daran, von der portugiesischen einen geeigneten Hafen in Südangola mit dem für Bau einer Kunststraße nach dem Kunene notwendigen Hinterland zu erwerben. Von dieser Maßnahme würde eine Neubelebung des Handels sowohl von Deutsch-Südwestafrika als auch von Südangola zu erwarten sein.

Die Erwerbung des Ambolandes und eines Hafens von Portugal könnte in Form einer großzügigen Grenzregulierung erfolgen. Als Entschädigung für Portugal kämen Gebiete an der Nordostecke Deutsch-Südwestafrikas, unter Umständen in Verbindung mit einer

Geldentschädigung, in Frage. Für die Überlassung des Hafens könnte auch die Form einer Pachtung gewählt werden."

Euere Durchlaucht wollen im Laufe der Verhandlungen in vorsichtiger Weise festzustellen suchen, ob die englische Regierung bereit ist, zu einem solchen, auf eine einseitige teilweise Verwirklichung zu unseren Gunsten hinauslaufenden Vorgehen die Hand zu bieten. Ich sehe aber voraus, daß im günstigsten Falle von uns als Gegenleistung unsere Zustimmung zu einer engeren Angliederung der Delagoabay an die Südafrikanische Union gefordert werden würde. Beide Objekte sind nicht gleichwertig. Das Ausscheiden der Delagoabay würde überdies die Gefahr in sich tragen, das Interesse Englands an dem ganzen übrigen Vertrag in Frage zu stellen. Ich neige der Ansicht zu, daß wir die gewünschte Hafenverbindung für unser deutsch-südwestafrikanisches Schutzgebiet und Einfluß auf das Amboland mit weniger Risiko auf dem Wege des wirtschaftlichen Eindringens in Südangola erlangen können, das sich allmählich anbahnen dürfte, nachdem es den Anschein hat, als ob es gelingen sollte, in deutschen Finanzkreisen für die Betätigung in diesem Gebiet Interesse zu erwecken.

Jagow

Nr. 14 662

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 189 London, den 20. März 1913

Ich hatte soeben auf dem Foreign Office eine Besprechung mit Sir Edward Grey über die Frage der portugiesischen Kolonien, der auch der Kolonialsekretär Mr. Lewis Harcourt beiwohnte. Zunächst brachte ich in Gemäßheit der mir erteilten Weisungen die Zusatzartikel zur Sprache, welche uns als Ergänzung des von der englischen Regiegierung ausgearbeiteten Vertragsentwurfs wünschenswert erscheinen.

Die Zugrundelegung der Stanfordschen Karte von Afrika erregte keine Bedenken. Was Kabinda betrifft, so behielten sich beide Minister eine endgültige Erklärung vor, da ihnen das Gebiet unbekannt zu sein schien.

In Artikel II stimmten sie der Streichung der Worte „or Likungo" und „or Luzhella" zu.

Auch die andere Abänderung in Artikel II Seite 1 fand keinen Widerspruch.

Was die Annahme des Kassaitales als Grenze betrifft, so erregte dieselbe keine Bedenken. Mr. Harcourt meinte nur, es wisse niemand genau, wo der Oberlauf des Flusses genau läge.

Die Streichung des auf die Insel Timor bezüglichen Satzes wurde abgelehnt, und zwar mit Hinsicht auf die Bedeutung, welche man in Australien diesem Gebiete zuspricht. Man beabsichtigt nämlich, den alten Vertrag selbst zwar nicht zu veröffentlichen, wohl aber eine kurze Inhaltsangabe hinsichtlich der durch denselben getroffenen Gebietsbestimmungen. Es geschieht dies wohl aus parlamentarischen Rücksichten, um dem Vorwurf, der von unionistischer Seite erhoben werden könnte, als habe die Regierung den wichtigen Zugang zum Westmeer, welcher die bequemste Verbindung mit Rhodesia und der Kapkolonie bilden sollte, leichtfertig preisgegeben, unter Hinweis auf Timor zu begegnen.

In obigem Sinne habe ich einen mit den nötigen Abänderungen versehenen Gegenentwurf den beiden Ministern übergeben und den in der Anlage abschriftlich eingereichten Brief* hinterlassen, in welchem ich die Gründe auseinandersetzte, die unsere Wünsche veranlaßt haben. Derselbe enthält aber auch noch die beiden Artikel, deren Annahme Euere Exzellenz als Bedingung hinstellten für unsere Zustimmung zur Veröffentlichung des Vertrages.

Artikel I erregte sogleich entschiedene Bedenken. Beide Herren erklärten, daß der Begriff der Mißwirtschaft schwer zu bestimmen sei, und daß es dem Geiste des britisch-portugiesischen Vertrages widerspräche, das Schicksal der portugiesischen Kolonien der Willkür zu überantworten. Ich entgegnete, daß die Selbsthilfe bereits in Unterredungen mit Baron Marschall vorgesehen gewesen sei, nur daß, falls die britische Regierung an dieser Form Anstoß nehme, die Möglichkeit vielleicht vorläge, die gegenseitige Benachrichtigung durch gegenseitige Zustimmung zu ersetzen. Beide Herren erwiderten, daß sie sich ihre endgültige Stellungnahme vorbehalten müßten, aber auf keinen Fall einer Form zustimmen könnten, die die Geheimhaltung eines Teiles unserer Abmachungen in sich schließen müßte. Die Voraussetzung des ursprünglichen Vertrages sei ein freiwilliger Verzicht Portugals auf seine Hoheitsrechte durch Verpfändung gewesen bezw. der Abfall der Kolonien vom Mutterlande. Ein Gewaltakt aber widerspräche den bisherigen Grundlagen des Vertrages.

Artikel II wurde von beiden Herren gutgeheißen, aber mit der ausdrücklichen Einschränkung, daß die Gegenseitigkeit nur auf die betreffende Kolonie selbst Anwendung finden solle. Wenn also der südliche Teil von Mosambique sich an das Kapland anschließen würde, müßte der nördliche Teil unserem Kolonialbesitz angegliedert werden. Der Anschluß der *gesamten* Kolonie an das Kapland wurde von der Hand gewiesen, ebenso aber die Möglichkeit, in einer *anderen* Kolonie sich für einen derartigen Anschluß schadlos zu halten.

---

* Siehe Anlage.

Beide Minister versprachen, unsere Wünsche einer eingehenden Prüfung zu unterziehen und mich demnächst von dem Ergebnis zu benachrichtigen.

Lichnowsky

Anlage

Confidential

German Embassy,
London S. W., March 18th 1913

Dear Sir Edward,

I have much pleasure in putting before you herewith enclosed an amended draft of the fresh convention to replace our agreements of 1898 and some further proposals relating to the same matter.

The changes suggested by the Imperial Government have been marked in red ink both in the German and English text of the Draft Convention. The suggested changes are as follows:

In Article II the words „or Likungo“ and „or Luzhella“ are to be left out, as Stanford's Map of Africa does not mention these names.

In the same article the words „thence due North“ to be replaced by the words „thence along the meridian of that source“. This wording is suggested because it seems doubtful whether this source is actually north or south of the 16th parallel. In the same article the words „the 11th parallel of south latitude“ should be replaced by „the Kassai River“. The river makes in the opinion of our experts a better frontier line than the suggested parallel. In former conversations the river has several times been mentioned as boundery.

In article VI it is suggested to leave out: „or of the Portuguese part of the Island of Timor“ and: „or in that island“.

Considering that by the stipulation of Article X all the arrangements of 1898 shall be abrogated by the present treaty, there seems to be no necessity to mention Timor in the article.

As concerns paragraph 1 of Article VII the Imperial Government would prefer to see it embodied in the Convention as it stands.

Finally it is proposed to insert after Article IX a new Article X, which would run as follows:

X. Dem gegenwärtigen Abkommen hat Stanford's Library Map of Africa, London 1911, zu Grunde gelegen. Es besteht Einverständnis darüber, daß das nördlich des Kongo gelegene Gebiet von Kabinda ein Teil von Angola ist und unter die Angola betreffenden Abmachungen des gegenwärtigen Abkommens fällt*.

„In drafting the present agreement Stanford's Map of Africa, London 1911 has been used as basis. It is understood that the

* Note: As a matter of convenience a translation of the proposed article is given, but the German text must be considered the official wording.

territory of Kabinda forms part of Angola and that all stipulations of the present treaty referring to Angola shall equally apply to Kabinda."

The last two paragraphs which remain unchanged would then be Articles XI and XII.

The Imperial Government have felt considerable misgivings as to the effect a publication of the present treaty may have. It considers that it can only overcome its great reluctance to accept the principle of publication if His Majesty's Government agrees to supplementary arrangements which are necessary for assuring in cases not sufficiently covered by the existing conventions complete harmony in the action of the High Contracting Parties.

They are proposed as follows:

I. Zwischen den Vertragschließenden besteht Einverständnis darüber, daß durch die Vereinbarung in Artikel VII 1) die beiden Regierungen nicht gehindert sein sollen, falls ihre Interessen in den Teilen des portugiesischen Kolonialbesitzes, deren Zolleinnahmen ihnen zugewiesen sind, durch Mißwirtschaft der portugiesischen Kolonialverwaltung bedroht sein sollten, diese Interessen dort nötigenfalls im Wege der Selbsthilfe wahrzunehmen. Ein solches Vorgehen soll jedoch nur nach vorheriger gegenseitiger Benachrichtigung erfolgen. Die Königlich Großbritannische Regierung erkennt an, daß in einem solchen Falle die portugiesische Regierung nicht berechtigt sein würde, die Bündnisverträge anzurufen oder englische Hilfe zu erwarten.

II. Zwischen den Vertragschließenden besteht Einverständnis darüber, daß, falls eine der in diesem Abkommen erwähnten portugiesischen Kolonien oder ein Teil einer solchen sich selbständig erklären sollte, alle Vereinbarungen dieses Abkommens voll in Kraft bleiben. Insbesondere soll, falls eine der in Rede stehenden portugiesischen Kolonien, nachdem sie selbständig geworden ist, sich ganz oder zum Teil einer der beiden vertragschließenden Mächte oder einer ihrer Kolonien anschließen sollte, die andere vertragschließende Macht ihrerseits berechtigt sein, nach vorheriger Benachrichtigung der ersteren, sich die ihr durch dieses Abkommen zugewiesenen Teile anzugliedern.

Die Königlich Großbritannische Regierung erkennt an, daß ihre Bündnisverträge mit der portugiesischen Regierung auf den Fall der Selbständigmachung des portugiesischen Kolonialbesitzes keine Anwendung finden *.

Article I. Between the high contracting parties it is agreed that the first paragraph of Article VII shall not prevent them to resort, if necessity should arise for the protection of their interests, to self-help, if in those parts of the Portuguese colonies assigned to their respec-

---

* Note: As a matter of convenience a translation of the proposed articles is given, but it is understood that it is the German text which is to be considered as the official wording.

tive loans their interest should be threatened in consequence of the misrule of the Portuguese administration. But it is understood that no such action shall be taken without previously informing the other Government. The two Governments agree that in case of such intervention, the Portuguese Government would have no right to invoke its treaties with Great Britain or expect from her any help whatsoever.

Article II. It is agreed between the high contracting parties that should a Portuguese colony or part of a colony mentioned in this convention declare herself independent all the stipulations of the present convention remain in full force. If any of the colonies above mentioned after the declaration of her independence should declare her annexation to one of the high contracting parties or to one of the Dominions or colonies of one of the high contracting parties the other shall, after having previously informed the other of the high contracting parties, be entitled to assimilate her sphere defined in this convention.

His Majesty's Government agrees that the alliance with the Portuguese Republic would not apply to colonies or part of colonies which have declared their independence.

The Imperial Government is of opinion that the first of those articles could be arranged by exchange of Notes; as for the second it may be preferable to embody it in the convention as a special article of this instrument. Both should be communicated to the Portuguese Government.

[Ohne Unterschrift]

Nr. 14 663

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 158 — London, den 2. April 1913
Geheim

Im Anschluß an Bericht Nr. 189*.

Sir E. Grey sagte mir soeben, man sei im Begriff, einen neuen Entwurf herzustellen und er hoffe, mir ihn binnen kurzem übergeben zu können, und daß es möglich sein werde, zu einer baldigen Einigung zu gelangen.

Lichnowsky

---

* Siehe Nr. 14 662.

Nr. 14 664

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 306 London, den 13. Mai 1913
Geheim

In der Anlage beehre ich mich, einen mir soeben zugegangenen Entwurf einzureichen für ein neues, die portugiesischen Kolonien betreffendes Abkommen zwischen uns und Großbritannien * nebst erläuterndem Begleitschreiben ** als Antwort auf meine letzte Anregung. Wie Euer Exzellenz entnehmen wollen, kommt die britische Regierung unseren Wünschen in der Hauptsache entgegen. Nur hinsichtlich Timors besteht sie auf der Beibehaltung des von uns gestrichenen Satzes und begründet ihren Wunsch namentlich damit, daß der Verzicht auf Timor als eine Gegenleistung für die Überlassung von São Thomé und Principe gelten müsse.

Die wichtigste Neuerung aber bildet die Annahme der von uns in Vorschlag gebrachten beiden Zusatzartikel, welche die Verwirklichung des Vertrages unter gewissen Umständen anbahnen sollen. In dem ersten wünscht die britische Regierung allerdings die Fortlassung des letzten Satzes, welcher sich auf die Anrufung der englisch-portugiesischen Bündnisverträge bezieht, doch meine ich, daß wir angesichts der übrigen Fassung, die der Möglichkeit, bei Mißwirtschaft zu einer Verständigung über gemeinsames Vorgehen zu gelangen, den weitesten Raum läßt, auf den gedachten Zusatz unbedenklich verzichten können, welcher hier als eine Verletzung des bestehenden Abkommens mit Portugal betrachtet wird.

Auch der zweite Artikel ist von der hiesigen Regierung angenommen worden, nur mit der Einschränkung, daß dem andern Teil nur das Recht eingeräumt wird, den entsprechenden, ihm vertragsmäßig zustehenden Teil derselben Kolonie alsdann sich anzugliedern.

Sir Edward Grey will, wie er mir bereits früher gesagt hat, die Abmachungen von 1898 im Auszug zur Kenntnis der portugiesischen Regierung bringen und dann diesen Auszug zugleich mit dem neuen Vertrage veröffentlichen. Er legt hierauf besonderen Wert, da ihm daran liegt zu beweisen, daß der gegenwärtige Vertrag keine neue Politik einleitet, vielmehr die von den Unionisten unter Balfour eingeschlagene Politik fortsetzt. Der Minister wird hiervon auf keinen Fall abzubringen sein.

---

* Siehe Anlage.
** Nicht bei den Akten.

Unter diesen Umständen ist es nicht möglich, Timor ganz unerwähnt zu lassen, und ich möchte befürworten, daß wir auch dem zur gemeinsamen Mitteilung an die holländische Regierung bestimmten Notenentwurf zustimmen. Eine Anerkennung des niederländischen Vorkaufsrechts wird voraussichtlich in Deutschland viel weniger verstimmen als etwa der Gedanke einer Erwerbung der Hälfte Timors durch England oder Australien.

Zweifellos hat die britische Regierung auch bei dieser Gelegenheit wieder gezeigt, wie sehr sie bestrebt ist, unseren Wünschen entgegenzukommen und mit uns in allen wichtigen Fragen zu einer Verständigung zu gelangen. Der baldige Abschluß des gedachten Übereinkommens wird auch sicherlich zu einer weiteren Befestigung der in letzter Zeit erfolgten Annäherung zwischen beiden Ländern nicht unwesentlich beitragen, und ich möchte daher schon aus allgemein politischen Gründen sowie im Hinblick auf die Möglichkeit des Ausbruchs von ernsten Unruhen in Portugiesisch-Mosambique beziehungsweise Lourenço Marques es dringend befürworten, daß der obige Entwurf von uns in zustimmendem Sinne ehestens beantwortet wird.

Lichnowsky

Anlage

Enclosure

Draft Convention

(Confidential)

In view of the possibility that Portugal may require financial assistance from some foreign Power or Powers, and in order to obviate the international complications which such a condition of things may produce, and to preserve her integrity and independence, the undersigned, duly authorised by their respective Sovereigns, have agreed as follows:

Article I

1. Whenever either the British or the German Government is of opinion that it is expedient to accede to a request for an advance of money to Portugal on the security of the customs revenues or other revenues of Mozambique or Angola, it shall communicate the fact to the other Government, and the other Government shall have the right to advance a part of the total sum required.

2. In the event of the other Government signifying its intention to exercise this right, the two Governments shall consult as to the terms of the two loans, and these loans shall be issued on the security of the customs revenues of Mozambique and Angola as near as possible simultaneously. The loans shall bear as near as possible the same proportion to each other as the amounts of the customs revenues respectively assigned as their security.

3. The loans shall be issued on terms as favourable to Portugal as the condition of the money market and the security of the loans permit, and shall in other respects be subject as near as possible to similar conditions.

Article II

In the contingency contemplated in the preceding article, the customs revenues of that portion of the province of Mozambique lying south of a line starting from the mouth of the River Lukugu, running thence along that river to its confluence with the River Lugera, thence along that river to its source, thence *along the meridian of that source* to the 16th parallel of south latitude, and thence along that parallel to the boundary of the British protectorate of Nyassaland, as also the customs revenues of the portions of the province of Angola lying to the east of the 20th meridian of east longitude and south of *the Kassai River,* shall be assigned to the British loan; whilst the customs revenues of the remaining parts of the provinces of Mozambique and Angola *(which latter includes the administrative district of the Congo, which has its seat of government at Cabinda)* shall be assigned to the German loan.

Article III

In the event of Great Britain or Germany sending delegates to take note of the collection of the revenues, which are the security for their respective loans, the Portuguese Government shall be asked to give such delegates rights of inspection only, but no rights of administration, interference, or control, so long as there is no default in the payment of interest or sinking fund.

Article IV

In case of default in the payment of the interest or sinking fund of either loan, it shall be agreed with the Portuguese Government that they will hand over the administration of the various customhouses in the two provinces: those assigned for the German loan to Germany, those assigned for the British loan to Great Britain.

Article V

1. In the contingency contemplated in the preceding article all rights, whether British or German, acquired in the provinces affected, before the date of this convention, shall be fully safeguarded, provided they are of a purely private character and convey neither political rights nor territorial or administrative jurisdiction.

2. It is well understood that no influence will be used in the future either by the British or the German Government to obtain fresh concessions, except in those portions of the provinces of which the customs revenues would be assigned to their respective loans under the present convention.

Article VI

From the date of the conclusion of the present convention Great Britain will abstain from advancing any claim of whatsoever kind to the possession, occupation, or control of those portions of the Portuguese provinces in which the customs revenues would under the present convention be assigned to Germany, or of the islands of San Thomé and Principe, or to the exercise of political influence in those territories or islands; and Germany will in like manner abstain from advancing any claim of whatsoever kind to the possession, occupation, or control of those portions of the Portuguese provinces in which the customs revenues would under the present convention be assigned to Great Britain, or of the Portuguese part of the island of Timor, or to the exercise of political influence in those territories or in that island.

Article VII

1. In the event of either Government obtaining from the Portuguese Government a cession of territory, or the concession of special privileges not of an occasional character, in those portions of the provinces of Mozambique or Angola of which the customs revenues would be assigned to it, such cessions of territory or concessions of privileges shall not become operative until analogous grants as near as possible of equal value have been accorded to the other Government in those portions of the provinces of which the customs revenues would be assigned to it by the present convention.

2. In case either Government applies for special privileges of an occasional character in those portions of the Portuguese provinces of which the customs revenues would be assigned to it under the present convention, it shall immediately inform the other Government and, if these privileges are granted, and if the other Government should so desire, shall use its influence to obtain for the other Government similar special privileges of an occasional character and of equal value.

Article VIII

If in any part of the provinces of Mozambique or Angola the lives or property of British or German subjects are endangered by local disturbances or by the action of the local authorities, and the Portuguese Government are not in a position to afford the necessary protection, or otherwise fail to do so, the British and German Governments shall determine, in consultation together and after a joint communication with the Portuguese Government, the nature, duration, and scope of any measures which it may be deemed necessary to take for the protection of the interests endangered.

Article IX

If any of the Portuguese colonies in questions, after it has become independent and has been recognised as such by the two high

contracting parties, or if any part of such independent colony should declare its annexation to the dominions of one of the two contracting Powers, the other contracting Power shall, for its part, be entitled, after having previously informed the first Power, to annex those portions of such colony, being thus independent, of which the customs revenues would be assigned to it under the present convention.

His Majesty's Government agree that the treaties of alliance between them and the Portuguese Government would not apply to colonies, or parts of colonies, whose independence has been established and has been recognised by the two high contracting parties.

Article X

Great Britain and Germany, having regard to the interests of their respective possessions in South Africa contiguous to the Portuguese provinces of Angola and Mozambique, which would be materially affected by the intervention of any third Power in those provinces, agree jointly to oppose such intervention, whether by way of loan to Portugal on the security of the revenues of the said provinces, or by way of acquisitions of territory by grant, cession, purchase, lease, or otherwise.

Article XI

In so far as Great Britain or Germany may hereafter influence or control the administration of Mozambique or Angola or any portion of those provinces, it is understood that the subjects, and natives of the protectorates, of one contracting party, together with their goods and ships, and also the produce and the manufactures of its dominions, possessions, colonies, and protectorates, shall, in such portions of the territories comprised in the present convention as may fall under the influence or control of the other contracting party, participate in all the prerogatives, exemptions, and privileges with regard to trade, commerce, taxation, and navigation which are there enjoyed by the subjects, and natives of the protectorates, of the other contracting party.

Article XII

The present convention, duly ratified, shall replace as between the contracting Powers the convention, secret convention, and secret note concluded and signed in London on the 30th August, 1868, which are hereby abrogated.

Article XIII

The present convention shall be ratified and the ratifications thereof shall be exchanged as soon as possible. The convention shall come into force immediately after the exchange of ratifications.

In witness whereof the undersigned, duly authorised, have signed the same, and have affixed thereto their seals.

Done in duplicate at London, the .... day of ...., 1913.

Nr. 14665

Aufzeichnung des Dirigenten der Politischen Abteilung des Auswärtigen Amtes von Stumm

Bemerkungen zu dem neuen Vertragsentwurf, eingereicht mit Bericht Nr. 306 aus London *

Undatierte und unsignierte Reinschrift **

Die Gründe, die die englische Regierung dafür anführt, daß die Bezugnahme auf Timor in dem neuen Vertrage aufrechterhalten bleibt, sind nicht stichhaltig.

Nachdem der alte Vertrag ausdrücklich durch Artikel 12 außer Kraft gesetzt wird, würde, wenn der neue Vertrag Timor überhaupt nicht erwähnt, keinerlei Zweifel darüber bestehen können, daß Timor nicht mehr den Gegenstand vertraglicher Vereinbarungen zwischen uns und England bildet. Unser ausdrückliches Desinteressement an Timor in Artikel 6 hat zur Folge, daß wir auf Timor endgültig verzichten, während England die Möglichkeit verbleibt, dasselbe, gegebenenfalls, im Wege der Vereinbarung mit der niederländischen Regierung an sich zu bringen, indem die niederländische Regierung auf ihr Vorkaufsrecht zugunsten Englands verzichtet. — Schließlich sind Timor und São Thomé und Principe nicht gleichwertig, insofern als bezüglich der letzten beiden Inseln England nur sein Desinteressement ausspricht, nicht aber die Verpflichtung übernimmt, der Ein-

---

* Siehe Nr. 14664 nebst Anlage.

** Die Autorschaft von Stumms ergibt sich aus einer Eintragung in das Tagesjournal des Auswärtigen Amtes zum 18. Mai. Dirigent von Stumm fußte bei seinen „Bemerkungen" auf mündlichen Ratschlägen des Gesandten in Lissabon Rosen, der Anfang Mai in Berlin weilte und sich hier nachdrücklich für eine Erweiterung der Präambel zu dem englischen Vertragsentwurf vom Januar einsetzte, die die deutschen Interessen besser sichern sollte. Ein von Rosen am 2. Mai vorgelegter Entwurf für eine neue Fassung der Präambel sah folgende durch Sperrdruck gekennzeichnete Erweiterungen vor:
„Im Hinblick auf die Möglichkeit, daß P... die finanzielle Unterstützung einer oder mehrerer fremder Mächte in Anspruch nehmen könnete oder nicht in der Lage sein sollte, in seinen überseeischen Besitzungen den Frieden und die Ordnung aufrechtzuerhalten oder die Bestimmungen der Antisklavereiakte zur Durchführung zu bringen und etwaigen, aus einer derartigen Sachlage entstehenden internationalen Verwicklungen oder dem Übergreifen von Unruhen auf deutsche oder englische Schutzgebiete vorzubeugen und P...'s Integrität und Unabhängigkeit zu erhalten, sind die mit gehörigen Vollmachten etc."

mischung dritter Mächte entgegenzutreten, wie bezüglich Angola und Mosambique (Artikel 10).

Es wäre der Versuch zu machen, die englische Regierung dazu zu bewegen, daß sie auch ihrerseits ihr Desinteressement an Timor in Artikel 6 ausspricht. Nötigenfalls aber wird in diesem Punkt den Wünschen Englands entgegengekommen werden können.

Die in dem neuen englischen Entwurf vorgesehene Formulierung des Artikels 8 verändert sehr wesentlich den von uns vorgeschlagenen Artikel I. Wir hatten den Schutz unserer „Interessen“ in den portugiesischen Kolonien vorgesehen. Der englische Vorschlag spricht nur von der Gefährdung des „Lebens oder des Eigentums“ deutscher oder englischer Staatsangehöriger. Nun haben wir aber in Angola — um das es sich für uns hauptsächlich handelt — so gut wie keine deutschen Ansiedler oder deutsches Eigentum, und die vorgeschlagene Formulierung dieses Artikels wird für die portugiesische Regierung schwerlich einen Anreiz bilden, etwa durch Gewährung von Konzessionen die Zunahme deutschen Besitzes dort zu fördern. — Der allgemeinere Ausdruck „Interessen“ birgt die Möglichkeit in sich, auch gegen Portugal vorzugehen, falls berechtigte Interessen unserer Schutzgebiete, zum Beispiel durch Verweigerung an notwendigen Bahnanschlüssen, Hafenbauten etc. beeinträchtigt oder zum Beispiel durch Unruhen unter den Eingeborenen in Mitleidenschaft gezogen werden. Es würde daher wenigstens folgende Fassung zu verlangen sein:

Artikel 8

„Sollten durch lokale Unruhen oder durch Handlungen oder Unterlassungen der portugiesischen Behörden in irgendeinem Teil der Provinzen Mosambique oder Angola Leben oder Eigentum deutscher oder englischer Untertanen oder berechtigte Interessen der den genannten Provinzen angrenzenden deutschen oder englischen Kolonien oder Schutzgebiete gefährdet sein oder die Bestimmungen der Antisklavereiakte vom ... nicht zur Durchführung kommen, und die portugiesische Regierung nicht in der Lage oder gewillt sein, die erforderliche Abhilfe zu schaffen, so werden die deutsche und die englische Regierung im gegenseitigen Einvernehmen und, nachdem sie gemeinsam der portugiesischen Regierung hiervon Mitteilung gemacht haben, die erforderlichen Maßnahmen treffen, um die gefährdeten Interessen ihrer Untertanen oder Schutzgebiete oder die Durchführung der Antisklavereiakte sicherzustellen und über Dauer und Ausdehnung dieser Maßnahmen Beschluß fassen.“

Daß die Nichtanwendbarkeit des englisch-portugiesischen Bündnisvertrages auf diesen Fall in dem Artikel ausdrücklich betont wird, erscheint nicht erforderlich. Dagegen wird von der englischen Re-

gierung eine entsprechende *mündliche* Mitteilung an die portugiesische Regierung entsprechend früherer Zusagen verlangt werden können.

Die in dem Artikel 9 des neuen englischen Entwurfes vorgesehene Fassung ist eine für unsere Interessen sehr unerwünschte. Nach aller Wahrscheinlichkeit werden die Dinge so verlaufen, daß Mosambique sich eines Tages unabhängig erklärt und — wenn zunächst vielleicht auch nur de facto — Anschluß an die Südafrikanische Union findet. In diesem Falle bekommen wir — günstigenfalles — den kleinen uns nach dem neuen Abkommen verbleibenden nördlichen Teil von Mosambique. Angola dagegen bleibt weiter portugiesische Kolonie, und das englische Interesse an dem ganzen Vertrage ist mit der Gewinnung der Delagoabay befriedigt. Außerdem muß die Erklärung, die die englische Regierung in *diesem* Artikel beizubehalten wünscht, daß der Bündnisvertrag auf die Selbständigwerdung portugiesischer Kolonien keine Anwendung findet, für die Unabhängigkeitstendenzen in Mosambique geradezu als Ermutigung wirken. Es könnte uns das nur recht sein, sofern wir alsdann Aussicht hätten, Angola zu erwerben. In der neuen englischen Fassung des Artikels 9 haben wir aber nach vorstehendem eher ein Interesse daran, daß diese englische Erklärung unterbleibt.

Den Vorzug verdient daher folgende Fassung:

Artikel 9

„Sollte eine der in diesem Abkommen erwähnten portugiesischen Kolonien oder ein Teil einer solchen sich selbständig erklären, so sollen alle Vereinbarungen dieses Abkommens bezüglich des betreffenden Territoriums voll in Kraft bleiben und analoge Anwendung finden."

Bei dieser Fassung würden wir auf Grund von Artikel 7 Abs. 1 dagegen protestieren können, daß England sich Teile von Mosambique angliedert, ohne daß wir eine gleichwertige Entschädigung erlangen. In welchem Umfang und wo diese Entschädigung stattzufinden hätte, würde dann eintretendenfalles im Verhandlungswege festzustellen sein.

In Anbetracht der vorgeschlagenen Fassung des Artikels 8 empfiehlt es sich, die Vertragseinleitung folgendermaßen zu formulieren:

„Im Hinblick auf die Möglichkeit, daß Portugal die finanzielle Unterstützung einer oder mehrerer fremder Mächte in Anspruch nehmen könnte oder nicht in der Lage sein sollte, in einem Teil seiner afrikanischen Besitzungen den Frieden und die Ordnung aufrechtzuerhalten oder die Bestimmungen der Antisklavereiakte vom ..... zur Durchführung zu bringen oder daß durch Handlungen oder Unterlassungen der portugiesischen Behörden berechtigte Interessen der benachbarten deutschen oder englischen Kolonien oder Schutz-

gebiete gefährdet werden und um etwaigen aus einer solchen Sachlage sich ergebenden internationalen Verwicklungen vorzubeugen und Portugals Integrität und Unabhängigkeit zu erhalten, sind die mit gehörigen Vollmachten ihrer hohen Souveräne versehenen Unterzeichneten über nachstehendes übereingekommen“:

Schließlich wäre noch in Artikel 2 auch São Thomé und Principe mit in das deutsche Zollgebiet einzubeziehen.

Nr. 14 666

Der Staatssekretär des Reichskolonialamtes Solf an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow.

Ausfertigung

Berlin, den 20. Mai 1913

Zu dem mir von dem Dirigenten der Politischen Abteilung Herrn von Stumm kurzerhand mitgeteilten Bericht des Kaiserlichen Botschafters in London vom 13. d. Mts.* habe ich die Ehre, mich folgendermaßen zu äußern:

Der neue englische Entwurf kommt in mehreren wesentlichen Punkten den Wünschen der Kaiserlichen Regierung entgegen, so durch die Einbegreifung Kabindas in die deutsche Interessensphäre, insbesondere aber durch die grundsätzliche Erklärung der Bereitwilligkeit, die von Euerer Exzellenz vorgeschlagenen Zusatzartikel 1 und 2 (als Artikel 8 und 9) anzunehmen. Die Änderungen, welche die britische Regierung zur Fassung unseres Entwurfes vorschlägt, scheinen mir allerdings mehr als lediglich redaktioneller Natur zu sein.

In Artikel 8 des englischen Vorschlages ist die Beschränkung unseres Eingriffsrechts auf den Fall der Gefährdung von Leben und Eigentum deutscher oder englischer Untertanen zweifellos eine Verschlechterung unseres Vorschlages. Indessen würde ich kein Bedenken finden, die englische Fassung (Artikel 8) dennoch anzunehmen, falls es dem Kaiserlichen Botschafter in London gelingen sollte, die vom Auswärtigen Amt vorgeschlagene Fassung der Vertragseinleitung durchzusetzen, die alles enthält, was zu einer Verwirklichung des Abkommens führen kann. Auf diese Vertragseinleitung (Artikel 1) glaube ich daher ganz besonderen Wert legen zu müssen und würde, um ihre Annahme zu ermöglichen, eventuelle Fortlassung der Worte: „oder daß durch Handlungen oder Unterlassungen der portugiesischen Behörden berechtigte Interessen der benachbarten deutschen oder englischen Kolonien oder Schutzgebiete

---

* Siehe Nr. 14 664.

gefährdet werden“ zugestehen. Auf Beibehaltung des von der englischen Regierung beanstandeten Hinweises auf das Bündnis Englands mit Portugal (Schlußsatz unseres Vorschlages 1, englischer Entwurf § 8) lege ich ebenfalls keinen Wert, da die in den Bemerkungen des Auswärtigen Amts vorgeschlagenen mündlichen Erklärungen Englands an Portugal auch mir genügend erscheinen.

Die Fassung des Artikels 9 in den Bemerkungen des Auswärtigen Amts ist so konzis und treffend, daß ihre Annahme zu erreichen sein wird, um so mehr, als inhaltlich Übereinstimmung des englischen und deutschen Standpunktes zu herrschen scheint.

Dem Wunsche der Engländer, die Bezugnahme auf Timor in dem neuen Vertrage aufrechtzuerhalten, stehe ich nach wie vor sympathisch gegenüber und darf auf die diesbezüglichen Ausführungen in meinem Schreiben vom 9. März d. Js. C B 761 * verweisen. Wir sollten aber, da die Engländer selbst ihr Desinteressement an São Thomé und Principe als Kompensation für unseren Verzicht auf Timor bezeichnen, darauf dringen, diese beiden afrikanischen Inseln in die deutsche Zollinteressensphäre (Art. 2) mit einzubeziehen, wie dies die Bemerkungen des Auswärtigen Amts ebenfalls vorschlagen. Im ganzen betrachtet ist das Abkommen auch mit den beanstandeten Punkten der letzten englischen Formulierung (Annahme der Zusatzparagraphen) erheblich vorteilhafter für uns als das alte Abkommen und läßt auf einen noch vor Jahresfrist kaum denkbaren Geist des Entgegenkommens schließen, so daß ich nicht anstehe, es schon in seiner jetzigen Form für vertretbar zu halten, wenn ich auch nicht verkenne, daß die obigen, von mir durchaus gebilligten Abänderungsvorschläge des Auswärtigen Amts nicht nur redaktionell sondern auch in der Sache eine wesentliche Verbesserung darstellen.

Solf

Nr. 14 667

Der Staatssekretär des Reichskolonialamtes Solf an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow

Ausfertigung

Berlin, den 23. Mai 1913

Unter Bezugnahme auf die heutige Besprechung **.

Der deutsch-englische Geheimvertrag vom 30. August 1898 sah eine Aufteilung des portugiesischen Besitzes in Südafrika dergestalt

* Vgl. Nr. 14 661, S. 35, Fußnote ***.

** Über die Besprechung vom 23. Mai ergibt sich aus den Akten nichts Näheres. Aus der Denkschrift des Fürsten Lichnowsky (Meine Londoner Mission 1912 bis 1914; Flugschriften des Bundes Neues Vaterland Nr. 7/8, S. 16) ergibt sich, daß die Besprechung unter dem Vorsitz des Reichskanzlers von Bethmann

vor, daß Deutschland den nördlichen Teil der Provinz Mosambique bis zum Sambesi und Schire und den nördlichen und südlichen Teil der Provinz Angola erhalten solle. Der Rest der beiden Provinzen war für England vorgesehen. In Angola sollte sich also zwischen die beiden deutschen Anteile eine breite englische Enklave einschieben. Außerhalb Afrikas war ferner Deutschland die portugiesische Hälfte der Insel Timor vorbehalten.

Nachdem Verhandlungen über eine Revision dieses Vertrages eingeleitet waren, handelte es sich für uns hauptsächlich darum, die englische Angolaenklave zu beseitigen und England für diesen Verzicht an anderer Stelle zu entschädigen. Es muß anerkannt werden, daß durch Entgegenkommen Englands in diesen territorialen Fragen eine für Deutschland sehr befriedigende Verständigung erzielt worden ist. England will auf die Enklave verzichten gegen ein Stück des küstenfreien Hinterlands von Angola und ein kleines Gebiet nördlich der Sambesimündung. Das Areal dieser letztgenannten, deutscherseits gegebenen Kompensation ist wesentlich geringer als die von England aufgegebene Enklave. Bei Realisierung des revidierten Vertrages würde Deutschland also in den Besitz eines großen südwestafrikanischen Reiches vom Kongo bis zum Oranje gelangen.

Die englische Regierung legte ferner mit Rücksicht auf die Stimmung in Australien Wert darauf, daß Deutschland von seinem An-

---

Hollweg und unter Teilnahme des in Berlin anwesenden Fürsten Lichnowsky stattgefunden hat. In der Besprechung wurden die wünschenswerten Abänderungen zu dem zweiten englischen Vertragsentwurf (vgl. Nr. 14 664, Anlage) festgestellt. Welches die gewünschten Abänderungen waren, ergibt sich aus einem dem Fürsten Lichnowsky bei seiner Rückkehr nach London am 26. Mai mitgegebenen veränderten Vertragsentwurf. Die Abänderungen beschränkten sich im wesentlichen auf die Präambel, sowie auf Artikel 8. Für die Präambel wurden verschiedene neue Fassungen vorgeschlagen; diejenige, die sich am meisten an die englische Fassung anlehnte, lautete: „In view of the existing community of interests in their colonial possessions in East and West Africa, conterminous to certain Portuguese dominions, the German and British governments by the undersigned, duly authorised representatives have agreed as follows.“ In Artikel 8 wurden lediglich einige Einschaltungen auf Grund der Rosenschen Anregungen von Anfang Mai vorgenommen, die in der folgenden neuen Redaktion durch Sperrdruck kenntlich gemacht sind: „Article 8: If in any part of the provinces of Mozambique or Angola the lives or property of British or German subjects *or the vital interests of the adjoining British and German colonies and protectorates are seriously* endangered by local disturbances or by the action of the local authorities, and the Portuguese Government are not in a position to afford the necessary protection, or otherwise fail to do so, *or should fail to carry out the stipulations of the Antislavery Conference held at Brussels in 1890*, the British and German Governments shall determine, in consultation together and after a joint communication with the Portuguese Government, the nature, duration, and scope of any measures which it may be deemed necessary to take for the protection of the interests endangered.“ Schließlich wünschte man noch den Fortfall des letzten Absatzes von Artikel 9.

spruch auf Portugiesisch-Timor zurücktrete. Obgleich dieser Verzicht nicht zugunsten Englands, sondern Hollands, dessen ältere Ansprüche in dem Vertrag von 1898 übersehen waren, erfolgen sollte, und obgleich der territoriale Gewinn Deutschlands in Afrika so bedeutend war, daß unsererseits eine besondere Entschädigung für Timor kaum zu begründen war, verstand sich England doch dazu, daß als Kompensation für Timor die wertvollen portugiesischen Inseln São Thomé und Principe in die deutsche Interessensphäre hineingezogen werden sollten.

Die wichtigste Frage, nämlich die Verteilung des Objekts, hat somit in völlig zufriedenstellender Weise ihre Erledigung gefunden. Der sehr wünschenswerte Abschluß des Vertrages ist aber bisher durch einige redaktionelle Schwierigkeiten verzögert worden, obgleich England auch hier bisher ein über Erwarten großes Entgegenkommen gezeigt hat. England wünscht zunächst, daß Deutschland seinen Verzicht auf Timor offen ausspreche, ohne eine gleichlautende englische Erklärung. Dies würde allerdings die Möglichkeit in sich schließen, daß England die Insel später durch ein Arrangement mit Holland erwirbt. Trotzdem erscheint mir die englische Redaktion unbedenklich, da wir für Timor gebührend entschädigt worden sind und folglich kein Interesse mehr an dem zukünftigen Schicksal der Insel haben.

Es dürfte sich jedoch empfehlen, durch Aufnahme der Worte: „and the islands of San Thomé and Principe“ in Artikel II (nach . . . „Cabinda“) und in Artikel X (nach . . . „provinces“) die Möglichkeit der Einmischung dritter Mächte auszuschließen.

Dagegen erscheint es auch mir von Wichtigkeit, daß die Realisierung des Vertrags nicht allein von dem unwahrscheinlichen Fall eines portugiesischen Staatsbankerotts abhängen soll, daß vielmehr auch eine Fortsetzung der portugiesischen Mißwirtschaft in den Kolonien Grund zum Einschreiten der vertragschließenden Mächte bieten darf. Der Artikel VIII des englischen Entwurfs trägt diesem Verlangen nicht ganz genügend Rechnung; er sieht nur vor, daß die Bedrohung von „Leben und Eigentum“ deutscher und englischer Staatsangehöriger die Veranlassung zu einer Intervention bieten dürfe. Dieser Fall ist für Deutschland sehr unwahrscheinlich. Dagegen sind wir im hohen Maße daran interessiert, daß durch die portugiesische Verwaltung und Eingeborenenpolitik nicht die berechtigten Interessen unseres südwestafrikanischen bezw. ostafrikanischen Schutzgebietes geschädigt werden. Ich stimme deshalb einer Erweiterung des Artikels VIII des englischen Entwurfs nach dieser Richtung hin durchaus zu.

Artikel IX des englischen Entwurfs trägt ebenfalls nicht ganz der von seiten des deutschen Unterhändlers gegebenen Anregung Rechnung. Während letzterer den Vertrag in vollem Umfang aufrechterhalten wollte, wenn Mosambique oder Angola sich selbständig machen und Anschluß an eine der vertragschließenden Mächte suchen

sollte, will der englische Entwurf die vertragliche Teilung zunächst nur in der einen Kolonie, die sich selbständig macht, durchführen. Allerdings ist zu erwarten, daß dieser Fall vorläufig nur in Mosambique eintritt. England würde dann in den Besitz seiner ganzen Beute gelangen und weiterhin kein besonderes Interesse an der restlichen Aufteilung des portugiesischen Besitzes haben, während Deutschland nur auf einen geringfügigen Teil Anspruch erheben könnte. Trotzdem halte ich es für vertretbar, den englischen Entwurf des Artikels IX anzunehmen, vorausgesetzt, daß England die auch meinerseits für notwendig gehaltene Ergänzung des Artikels VIII annimmt. Diese Ergänzung würde es, da deutsche Interessen fortgesetzt durch die portugiesische Mißwirtschaft in Südangola bedroht werden, ermöglichen, gleichzeitig mit der Angliederung Mosambiques an Britisch-Südafrika unsererseits in Südangola zu intervenieren und wenigstens diesen für uns wichtigsten Teil von Angola zu besetzen.

In der Erwägung, daß ein baldiger Abschluß der langen Verhandlungen erwünscht ist und daß möglicherweise durch schroffes Festhalten an unseren Vorschlägen das ganze Abkommen gefährdet werden könnte, scheint es mir vertretbar, nötigenfalls unsere Abänderungsvorschläge zum englischen Entwurf auf eine Ergänzung des Artikels VIII — durch die Worte: „or the legitimate interests of the adjoining British and German Colonies and protectorates“ — zu beschränken.

Ein Abdruck der englischen Draft Convention mit den diesseitigen Änderungsvorschlägen ist beigefügt*.

Solf

Nr. 14 668

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 372 London, am 13. Juni 1913
Geheim

Soeben hatte ich eine Besprechung mit Sir Edward Grey und Mr. Lewis Harcourt über unsere Wünsche bezüglich des letzten eng-

* Hier nicht abgedruckt. Die Abänderungsvorschläge Solfs, die über die in der Besprechung vom 23. Mai beschlossenen noch etwas hinausgingen, liefen darauf hinaus, daß in die Präambel zu dem Vertrage die Worte eingeschaltet werden sollten „or should prove unable to maintain peace and order in certain of her African possessions so that the interests of the adjoining British and German colonies and protectorates are seriously endangered, or should fail to carry out the stipulations of the Antislavery Conference held at Brussels in 1890“, daß ferner in Artikel 2 und 10 die Inseln São Thomé und Principe Erwähnung finden und daß schließlich in Artikel 8 die „legitimate interests of the adjoining British and German colonies and protectorates“ eingefügt werden sollten.

lischen Entwurfes * für die neue zur Veröffentlichung bestimmte Fassung des deutsch-britischen Geheimvertrages über das portugiesische Kolonialgebiet. Ich hatte gleich nach meiner Rückkehr dem Staatssekretär des Äußeren unsere Vorschläge ** schriftlich übergeben und begründet, und wurde heute zu ihm gebeten, um die Antwort der britischen Regierung entgegenzunehmen.

Was zunächst die Einleitung betrifft, so lehnen beide Herren es ab, einer Änderung des bisherigen Wortlautes zuzustimmen [1]. Es empfehle sich nicht, so meinen sie, den Endzweck des Planes (scope) weiter auszudehnen und zu verallgemeinern. Wenn auch die Wahrscheinlichkeit eines finanziellen Zusammenbruches nicht naheliegen sollte, so sei doch der Hauptzweck des Abkommens, getrennte Gebiete zu schaffen für die Betätigung des deutschen und britischen Kapitals und Unternehmungsgeistes. Die in der Einleitung erwähnte finanzielle Unterstützung beziehe sich also nicht bloß auf die Verpfändung der Kolonien selbst oder von Teilen derselben, sondern auch auf private Betätigung in den genannten Gebieten, die die Erschließung und Entwickelung derselben zum Zwecke hätten. In diesem Sinne hat Sir Edward Grey auch schon mit dem früheren portugiesischen Gesandten Marquis de Soveral gesprochen, der über die Einzelheiten des Vertrages genau unterrichtet zu sein schien. Der Minister ist nach wie vor bestrebt, dem Vertrage jede gegen Portugal gerichtete Spitze zu nehmen, und möchte ihn lieber als eine Unterstützung der Kolonialwirtschaft Portugals erscheinen lassen. Auch will er dem Parlamente gegenüber in der Lage sein, sagen zu können, daß sich an den Voraussetzungen des Vertrages nichts geändert habe. Beide Minister erklärten daher, auf eine Abänderung der Vorrede nicht eingehen zu können.

Hingegen wollen beide Herren unseren Wünschen mit Bezug auf Artikel VIII insofern entgegenkommen, als sie der Aufnahme des Zusatzes „or the vital interests of the adjoining British and German Colonies and Protectorates" beistimmen. Hiermit hätten wir also den wichtigsten Punkt unseren Wünschen entsprechend bei der hiesigen Regierung durchgesetzt. Die Aufnahme einer die Antisklaverei betreffenden Klausel wurde jedoch unter Hinweis auf deren Fehlen im früheren Vertrage verworfen; vermutlich um in Lissabon nicht mehr als notwendig zu verletzen.

In Artikel IX stimmten die Herren der Streichung des letzten Absatzes unseren Wünschen gemäß zu.

Hiermit wäre das Äußerste erreicht, was bei der britischen Regierung in dieser Angelegenheit zu erlangen war, und ich möchte die Ansicht vertreten, daß es sich empfehlen würde, zu der nunmehr vorliegenden Form endgültig unsere Zustimmung zu erteilen. Über das

---

* Vgl. Nr. 14 664, Anlage.
** Vgl. Nr. 14 667, Fußnote **.

Datum der Veröffentlichung und der Mitteilung an die portugiesische Regierung ließe sich wohl noch eine nähere Vereinbarung treffen.

Lichnowsky

Randbemerkung von Bethmann Hollwegs:
[1] Schade, aber nach meinem Dafürhalten erträglich. v. B. H.

Nr. 14 669

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 1188 Berlin, den 30. Juni 1913
Geheim [abgegangen am 2. Juli]

Die in Ew. pp. Bericht Nr. 372 vom 13. d. Mts.* mitgeteilten Ausführungen Sir E. Greys und Mr. L. Harcourts, durch die beide Herren ihre Ablehnung der von uns gewünschten Änderung des letzten englischen Vertragsentwurfs über die portugiesischen Kolonien zu begründen gesucht haben, geben zu verschiedenen Einwendungen Anlaß:

Wenn Sir E. Grey betont, dem Parlament gegenüber zu der Erklärung in der Lage sein zu müssen, daß sich an den Voraussetzungen des Vertrages nichts geändert habe, so übersieht der Minister, daß in der Einleitung und in Artikel 3 der geheimen Konvention vom Jahre 1898 die letzten Ziele erheblich deutlicher zum Ausdruck gebracht waren, als dies in dem neuen Vertragsentwurf der Fall ist. Auch mit der von uns gewünschten Änderung dürften die Einleitung des Vertrages sowie seine Artikel VIII und IX an Deutlichkeit hinter den analogen Stipulationen in der geheimen Konvention vom Jahre 1898 immer noch zurückbleiben. Die fraglichen Modifikationen des alten Vertrags beruhen aber bekanntlich auf englischer Anregung, während wir nichts dagegen einzuwenden gehabt hätten, wenn der Wortlaut der Einleitung und des Artikels 3 der geheimen Konvention unverändert in den neuen Vertragsentwurf übernommen worden wäre. Nicht recht ersichtlich ist sodann, warum sich die englischen Staatsmänner dagegen sträuben, daß derselbe Gedanke, den sie in Artikel VIII des Vertrages akzeptieren, auch in der Einleitung erscheint.

Es darf nicht übersehen werden, daß die Darlegungen Sir E. Greys, der dem Vertrage jede gegen Portugal gerichtete Spitze nehmen und ihn lieber als eine Unterstützung der Kolonialwirtschaft Portugals erscheinen lassen möchte, an sich geeignet sind, Bedenken hervorzurufen. Der Wunsch, das verbündete Portugal in seinen Gefühlen zu schonen, scheint den Minister im Gegensatz zu den englischen Staats-

* Siehe Nr. 14 668.

männern vom Jahre 1898 zu Deduktionen zu verleiten, die die Auslegung zulassen, als würde die Aufteilung des portugiesischen Kolonialbesitzes im Grunde nicht gewünscht. Hierin könnte aber unter Umständen der Keim für künftige, nicht unbedenkliche Mißverständnisse zwischen uns und England liegen. Was Sie Sir Edward Grey in dieser Beziehung erwidert haben, geht aus Ihrem Bericht nicht hervor.

Ew. pp. bitte ich daher, die Änderung der Einleitung unter geeigneter Verwertung der vorstehenden Gesichtspunkte erneut mündlich mit den englischen Ministern zu erörtern und nochmals den Versuch zu machen, ihre Zustimmung zu unseren Wünschen zu erlangen. Auch wollen Sie die oben erwähnten Unklarheiten tunlichst aufzuklären suchen.

Ferner bitte ich Euere Durchlaucht, die Frage der Veröffentlichung des Vertrages noch einmal mit den englischen Staatsmännern zu besprechen. Die Gründe, aus denen wir ein Unterbleiben dieser Veröffentlichung vorgezogen hätten, sind Ihnen bekannt. Wenn wir nun auch den englischen Wünschen trotz unserer entgegenstehenden schwerwiegenden Interessen insoweit Rechnung tragen wollen, daß wir der Veröffentlichung des Vertrages im Prinzip zustimmen, so glauben wir doch andererseits auf das Einverständnis Englands dafür rechnen zu dürfen, daß die Vertragsveröffentlichung vorerst noch hinausgeschoben wird. Es liegt auf der Hand, daß von dem Moment der Veröffentlichung an in Portugal alle Konzessionswünsche deutscher Interessenten auf weitgehende Schwierigkeiten stoßen müssen. Selbst in den Fällen, wo die portugiesische Regierung bei der Erteilung von Konzessionen nicht an die Zustimmung der Volksvertretung gebunden sein sollte, wird sie aus Furcht vor der öffentlichen Meinung nach der Vertragsveröffentlichung deutschen Konzessionswünschen Widerstand entgegensetzen.

Der englischen Regierung ist bekannt, daß wegen der Benguellabahn Verhandlungen mit Mr. Williams in der Schwebe sind. Außerdem ist Mr. Davis mit Bahnprojekten an uns herangetreten, die im Zusammenhang mit der Mossamedes-Gesellschaft stehen. Auch hat die portugiesische Regierung in betreff von Bahnbauten in Südangola uns gegenüber schon vor längerer Zeit gewisse Wünsche verlauten lassen, die dem Kaiserlichen Gesandten in Lissabon neuerdings zu einer Unterhaltung mit dem portugiesischen Ministerpräsidenten* Anlaß gegeben haben. Die englische Regierung wird es gewiß zu würdigen wissen, wenn wir Wert darauf legen, daß die Veröffentlichung des Vertrags jedenfalls so lange unterbleibt, bis die vorgenannten Fragen einem Abschluß zugeführt worden sind. Endlich bitte ich schon jetzt zu bemerken, daß vor der Veröffentlichung eine genaue Revision der Fassung des englischen und deutschen Vertragstextes erforderlich sein

* Duarte Leite.

wird, da der erstere verschiedene Ausdrücke enthält, die sich sinngemäß deutsch nicht wiedergeben lassen. Diese Revision dürfte am zweckmäßigsten von der Kaiserlichen Botschaft in Verbindung mit dem englischen Ministerium vorzunehmen sein.

Auch unsere die Veröffentlichung betreffenden Wünsche wollen Ew. pp. lediglich mündlich gegenüber der dortigen Regierung zum Ausdruck bringen. Einem gefälligen eingehenden Bericht über den Verlauf Ihrer Unterredung mit dem Minister werde ich mit besonderem Interesse entgegensehen.

Jagow

Nr. 14 670

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 258 London, den 1. Juli 1913

Privat für Herrn von Jagow

Nachdem der portugiesische Kolonialvertrag völlig durchverhandelt ist, und auch in der Fassung wesentliche Änderungen nicht mehr zu erreichen sind, wäre es im politischen Interesse dringend erwünscht, wenn ich möglichst bald zur Unterzeichnung bevollmächtigt werden könnte *.

Lichnowsky

Nr. 14 671

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow

Privatbrief. Ausfertigung

London, den 2. Juli 1913

Heute nur wenige Worte, um Ihnen zunächst für den soeben eingegangenen Brief vom 29. ** zu danken. Ich werde heute oder morgen mit Grey die armenische Frage *** noch einmal besprechen und glaube, daß er gerne bereit sein wird, übertriebenen russischen Projekten für

* Auf das obige Telegramm erging unter dem 2. Juli (Nr. 365) die telegraphische Antwort an Fürst Lichnowsky: „Erlaß unterwegs." Es handelte sich bei diesem Erlaß um das voraufgehende Schriftstück (Nr. 14 669).

** Nicht bei den Akten.

*** Vgl. dazu Bd. XXXVIII, Kap. CCLXXXIX.

die Neugestaltung Armeniens mit uns entgegenzutreten, da er nach wie vor alle Teilungsabsichten zurückweist.

Der Hauptzweck meines Briefes aber ist, Sie zu bitten, dafür sorgen zu wollen, daß sowohl der Kolonialvertrag als das Bagdadabkommen*, die sich beide in Berlin zur Begutachtung befinden, ehestens erledigt werden. Ich habe über beide Fragen gestern telegraphiert und halte es für unerläßlich, daß wir die britische Regierung nicht mehr lange auf Antwort warten lassen. Und es ist dringend erwünscht, daß noch vor meinem Urlaub bezw. vor der Abreise von Grey — das heißt noch im Laufe dieses Monats — beide Angelegenheiten ihre Erledigung finden und die Schriftstücke unterzeichnet werden. Wir haben in beiden Fragen so ziemlich alles erreicht, was zu erreichen ist. Es kann sich also höchstens noch darum handeln, in der Bagdadsache einige kleinere Verschönerungen anzubringen. Durch Verschleppung wird die Sache nicht besser; im Gegenteil, es würde hier nur einen peinlichen Eindruck hervorrufen. Im portugiesischen Handel aber ist nichts mehr herauszuschlagen. Je eher ich zur Unterzeichnung bevollmächtigt werde, desto besser.

Wie ich Ihnen schon früher gesagt habe, besteht hier die ausgesprochene Tendenz, unserer kolonialen Ausbreitung nicht nur keine Schwierigkeiten in den Weg zu legen, sondern ihr möglichst die Bahn zu ebnen, schon um uns von der Nordsee abzulenken und unseren vermeintlichen Landhunger auf Gegenden zu lenken, die für die britische Machtstellung unbedenklich erscheinen. Man wird aber nicht in den Vertrag irgend etwas aufnehmen wollen, was England Portugal gegenüber ins Unrecht setzt, und daher alles zu vermeiden suchen, was als eine Preisgabe portugiesischen Besitzstandes gedeutet werden könnte.

Lichnowsky

Nr. 14 672

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 266 London, den 7. Juli 1913
Geheim

Unter Bezugnahme auf Erlaß Nr. 1188**.

Habe Inhalt soeben eingehend mit Sir E. Grey besprochen und dabei Einleitung und Artikel 3 geheimer Konvention vom Jahre 98 ihm vorgelesen. Der Minister meinte lachend, die betreffenden Stellen

* Vgl. dazu Kap. CCLXXXV.
** Siehe Nr. 14 669.

seien allerdings nur schwer mit dem seither erneuerten Bündnisvertrag mit Portugal in Einklang zu bringen, und es läge ihm daran, nichts zu veröffentlichen, was zu letzterem sich in einem allzu schreienden Widerspruch befände. Unsere letzten Absichten schienen ihm vollkommen verständlich. Er vermeidet es aber auch dieses Mal, zu ihnen ausdrücklich Stellung zu nehmen, und schweigt wieder auf meine diesbezüglichen Andeutungen.

Man wünscht hier, wie ich nochmals wiederholen möchte, unserem Kolonial-Ausbreitungsdrang nichts in den Weg zu legen und sieht es sogar aus naheliegenden Gründen nicht ungern, wenn unsere Kräfte in fernen Weltteilen nach Betätigung suchen.

Man möchte aber nicht gern gezwungen werden, einen offenkundigen Gegensatz zu anderweiten Verpflichtungen zu verkündigen. Um meinem Wunsche aber entgegenzukommen, wollte Sir E. Grey die Sache noch einmal mit Harcourt besprechen. Vielleicht läßt sich ein Ausweg dadurch finden, daß beide Fassungen vereinigt werden.

Lichnowsky

Nr. 14 673

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 274 London, den 17. Juli 1913

Im Anschluß an Telegramm Nr. 266*.

Sir E. Grey läßt mir soeben sagen, daß er der von mir als Ausweg vorgeschlagenen Vereinigung beider Einleitungen, des bisherigen und des von uns vorgeschlagenen Textes zustimme.

Auch ist man mit einer Verschiebung Veröffentlichung etwa bis nächsten Winter einverstanden, wünscht nur die baldige Paraphierung des Vertrags.

Lichnowsky

Nr. 14 674

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 420 London, den 18. Juli 1913
Geheim

Wie bereits gemeldet, hat mir Sir E. Grey mitteilen lassen, daß er nach Rücksprache mit Mr. L. Harcourt bereit sei, in die Einleitung

---

* Siehe Nr. 14 672.

zu dem letzten Vertragsentwurf über die portugiesischen Kolonien die von uns vorgeschlagene neue Fassung aufzunehmen. Die letztere würde sich demnach an die bisherige bestehende anzuschließen haben, sodaß die gesamte Einleitung folgendermaßen lautet:

„In view of the possibility that Portugal may require financial assistance from some foreign Power or Powers, and in order to obviate the international complications which such a condition of things may produce, and to preserve her integrity and independence and in view of the existing special interests of Germany and Great Britain in their colonial possessions and protectorates in East and West Africa, conterminous to certain Portuguese dominions, the undersigned, duly authorised by their respective Sovereigns, have agreed as follows: —"

Ich hatte diesen Ausweg in Vorschlag gebracht, um der britischen Regierung ein Entgegenkommen auf unsere Wünsche zu erleichtern, da ich glaubte, daß die dadurch entstandene Form den beiderseitigen Wünschen vollauf Rechnung trägt, und ich meine, daß die Annahme einen neuen Beweis dafür bietet, daß man hier bestrebt ist, unseren kolonialen Wünschen möglichst entgegenzukommen, wenn nur gleichzeitig diejenigen Formen gewahrt werden, welche das politische Anstandsgefühl und die Rücksichten auf bestehende ältere Verbindlichkeiten erheischen.

Hinsichtlich der Veröffentlichung glaube ich nicht, daß unsere Wünsche erheblichen Schwierigkeiten begegnen werden. Um nicht zugleich mit zu vielen Anliegen zu kommen, hatte ich Sir Edward Grey bei unserer letzten diesbezüglichen Unterredung nur von der Abänderung der Einleitung gesprochen. Seither habe ich aber feststellen können, daß man bereit sein wird, mit der Veröffentlichung noch einige Zeit zu warten, falls die Paraphierung des Vertrages schon jetzt erfolgt, und ich vermute, daß man jedenfalls bis nach Zusammentritt des Parlaments, das sich erst im neuen Jahre wieder versammelt, sich wird gedulden wollen. Euere Exzellenz möchte ich daher bitten, mich sobald als möglich zur Paraphierung zu ermächtigen, und inzwischen werde ich mich mit dem Foreign Office in Verbindung setzen, um eine genauere und übereinstimmendere Fassung des Wortlautes in beiden Sprachen zu veranlassen, möchte aber schon jetzt bemerken, daß es sich wohl empfehlen wird, den bestehenden englischen Entwurf soweit als irgend möglich als Grundlage dienen zu lassen, da jede Änderung desselben zu Weitläufigkeiten führen müßte.

Lichnowsky

Nr. 14 675

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 1343 Berlin, den 21. Juli 1913
[abgegangen am 22. Juli]

Auf den Bericht Nr. 420 vom 18. d. Mts.*

Mit der vorgeschlagenen Fassung der Einleitung zu dem Vertrage betreffend die portugiesischen Kolonien bin ich einverstanden.

Die Verhandlungen mit unserer Finanz sowie den Herren Williams und Davis, die das Eindringen deutschen Kapitals in unsere Interessensphäre in Angola und Mosambique sicherstellen sollen, haben zwar in letzter Zeit befriedigende Fortschritte gemacht. Die weiter zu überwindenden Schwierigkeiten sind indessen immerhin noch so große, daß es sich nicht mit Bestimmtheit übersehen läßt, bis wann die Verhandlungen zu einem erfolgreichen Abschluß gediehen sein werden. Wenn auch angenommen werden darf, daß dies vor dem Wiederzusammentritt des englischen Parlaments im nächsten Jahre der Fall sein wird, so vermag ich doch meine Zustimmung dazu nicht zu erteilen, daß die Veröffentlichung des Abkommens zu diesem Zeitpunkt für alle Fälle in Aussicht genommen wird. Das Entgegenkommen, das wir der englischen Regierung dadurch erweisen, daß wir der unseren Interessen direkt entgegenlaufenden Veröffentlichung der Abmachungen zustimmen, ist ein so außerordentliches, daß ich nicht daran zweifele, daß es der diplomatischen Geschicklichkeit Ew. pp. sowie Ihrem Einfluß bei Sir E. Grey gelingen wird, unter entsprechender Hervorhebung und Beleuchtung dieser Tatsache die Frage des Zeitpunktes für die Veröffentlichung den Weisungen des Erlasses vom 30 v. Mts. entsprechend zu regeln. Wir können von der englischen Regierung erwarten, daß sie genügendes Vertrauen in uns setzt, um nicht zu besorgen, daß wir die Veröffentlichung ohne zwingenden Anlaß hinauszögern werden. Auch steht nichts im Wege, daß Sie Sir E. Grey bestimmte Zusicherungen in dieser Hinsicht geben. Am zweckmäßigsten will mir eine Regelung der Frage durch einfachen Notenwechsel erscheinen, worin beide Regierungen darin übereinstimmen, daß die Mitteilung des neuen Vertrages an die portugiesische Regierung bezw. dessen Veröffentlichung möglichst bald erfolgen, daß aber der dafür in Aussicht zu nehmende Zeitpunkt näherer Vereinbarung vorbehalten bleiben solle.

Ich bin bereit, Ew. pp. zur Paraphierung des Abkommens zu er-

* Siehe Nr. 14 674.

mächtigen, sobald diese Frage in befriedigender Weise geordnet worden ist.

Was die an dem neuen Vertrage vorzunehmenden Änderungen redaktioneller Natur betrifft, so stimme ich darin überein, daß der bisherige englische Text tunlichst aufrecht erhalten wird, soweit das möglich ist, ohne die Klarheit des deutschen Textes zu beeinträchtigen. Im Hinblick auf die in Aussicht genommene Veröffentlichung ist es aber ausgeschlossen, den bisherigen deutschen Wortlaut beizubehalten. Ich lenke die Aufmerksamkeit Ew. pp. in dieser Hinsicht insbesondere auf die stilistisch und logisch in gleichem Maße unzulängliche Fassung der Artikel III, V, VI, VII und XI sowie auf die dort gebrauchten Ausdrücke „Kontrolle", „territoriale oder administrative Gerichtsbarkeit", „Privilegien gelegentlicher und nicht gelegentlicher Natur", mit denen sich in der deutschen Sprache bestimmt abgegrenzte Begriffe überhaupt nicht verbinden. Es wird erforderlich sein, zunächst die Bedeutung festzustellen, die diesen Wendungen in den entsprechenden englischen Ausdrücken zukommt, und dann den Versuch zu machen, diese Bedeutung in dem deutschen Text in sinngemäßer Weise wiederzugeben. Sollte sich dabei eine zu große Divergenz des deutschen und englischen Wortlautes ergeben, so wird dann eventuell eine Abänderung des englischen Textes in Erwägung zu ziehen sein. Die dort schließlich festgestellten Texte bitte ich einzureichen, damit sie hier einer Nachprüfung unterzogen werden können.

Jagow

Nr. 14 676

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 296 London, den 28. Juli 1913

Unter Bezugnahme auf Erlaß Nr. 1343 vom 21. Juli*.

Sir E. Grey damit einverstanden, daß Veröffentlichung des Vertrages erst nach erfolgter näherer Vereinbarung erfolgt. Der nächste Winter war als frühester, nicht als spätester Zeitpunkt in Aussicht genommen ohne bindende Verpflichtung für uns. Bericht folgt demnächst.

Lichnowsky

* Siehe Nr. 14 675.

Nr. 14 677

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 443 London, den 31. Juli 1913
Geheim

Wie bereits gemeldet*, hatte mir Sir E. Grey erklärt, er sei damit einverstanden, daß die Zeichnung und Veröffentlichung unseres Vertrages über die portugiesischen Kolonien erst nach erfolgter näherer Vereinbarung erfolgen solle. Er hatte auch, wie aus meiner Berichterstattung hervorgeht, den nächsten Winter nicht als spätesten, sondern als frühesten Zeitpunkt ins Auge gefaßt, so daß für uns keineswegs eine zwingende Verpflichtung in dieser Richtung besteht. Unter diesen Umständen erscheint es mir zweifelhaft, ob es sich empfehlen würde, noch auf einen diesbezüglichen Notenwechsel zu bestehen. Die bereitwillige Zusicherung des Ministers, unseren Wünschen und Interessen Rechnung zu tragen, dürfte genügen, abgesehen von dem Umstand, daß die Unterzeichnung vorläufig noch nicht zu erfolgen braucht.

Sir Edward Grey ließ mir am selben Tage mit dem abschriftlich beigefügten Schreiben** den anliegenden, im Foreign Office festgestellten englischen Text*** zugehen.

Die Fassung der Eingangsformel weicht von der von uns vorgeschlagenen nur insofern ab, als das Wort „existing" als überflüssig gestrichen, und das Wort „conterminous" durch „contiguous" ersetzt worden ist.

Im übrigen enthält der Text denselben Wortlaut, wie der seinerzeit im Auswärtigen Amt festgestellte; nur heißt es im Artikel X: „East and West Africa" statt „South Africa". Außerdem ist ein neuer Artikel XII eingeschoben worden, der den Hinweis auf Stanfords Karte enthält; dementsprechend tragen die bisherigen Artikel XII und XIII die Nummern XIII und XIV.

Ferner ist im Artikel II in der Mitte ein Druckfehler unterlaufen; es heißt dort fälschlich „of each longitude" statt „of east longitude".

Wie mir jedoch gestern im Foreign Office mitgeteilt wurde, ist es nach Ansicht der hiesigen Regierung zweckmäßig, noch einige weitere Änderungen im englischen Texte vorzunehmen. Diese Ände-

---

* Vgl. Nr. 14 676.
** Siehe Anlage I.
*** Siehe Anlage II.

rungen, welche in dem anliegenden zweiten Abdruck des englischen Textes* mit Tinte eingezeichnet worden sind, sind folgende:

1. In der Eingangsformel soll es statt „in their colonial possessions and protectorates“ heißen: „in their respective possessions and protectorates“. Diese Änderung wurde damit begründet, daß Deutschland keine Kolonien im eigentlichen Sinne des Wortes besitze, und daß die großen britischen Kolonien, wie die Südafrikanische Union, es unangenehm empfänden, wenn sie in Verträgen als „Kolonien“ bezeichnet würden.

2. Im Artikel II ist der oben erwähnte Druckfehler („each“ statt „east“) verbessert worden.

3. In Artikel V, Absatz 1 am Ende soll der bisherige Wortlaut „and convey neither political rights nor territorial or administrative jurisdiction“ ersetzt werden durch: „and do not convey either political rights, territorial jurisdiction or administrative powers“. Diese Änderung soll eine bessere deutsche Übersetzung ermöglichen.

4. Im Artikel VIII soll „adjoining British and German colonies and protectorates“ ersetzt werden durch „adjoining British or German dominions or protectorates“. Für diese Änderung ist dieselbe Erwägung maßgebend gewesen, die zu der oben angegebenen Änderung der Eingangsformel geführt hat. In demselben Artikel soll es statt: „the British and German Governments shall determine in consultation together and after a joint communication with the Portuguese Government, the nature, duration, and scope of any measures which it may be deemed“ heißen: „the British and German Governments, after consulting together, and after a joint communication to the Portuguese Government, shall determine the nature, duration, and scope of such measures as it may be deemed.“ Hierdurch soll lediglich der englische Wortlaut verbessert werden.

5. In Artikel IX soll es heißen „in question, having become independent and having been recognised“ statt „in question, after it has become independent and has been recognised“; ferner „colony, should“ statt „colony should“; endlich „after previously informing the first Power, to . . . . . colony, thus become independent“ statt: „after having previously informed the first Power, to . . . . . colony, being thus independent“. Diese Änderungen bezwecken ebenso wie die Fortlassung des Kommas zwischen „intervention“ und „whether“ in Artikel X nur eine Verbesserung des englischen Textes.

6. In Artikel XIII sollen die Worte „duly ratified“ als überflüssig gestrichen werden.

Sir Edward Grey hat mir heute mit dem abschriftlich beigefügten Schreiben die anliegenden beiden Abdrücke des verbesserten eng-

* Hier nicht aufgenommen.

lischen Textes übermittelt; ein weiterer Abdruck ist hier zurückbehalten worden.

Die deutsche Übersetzung ist mittlerweile einer gründlichen Durcharbeitung unterzogen und mit dem zuständigen Referenten im Foreign Office in unverbindlicher Weise eingehend besprochen worden. Zwei Abschriften des verbesserten deutschen Textes, den die hiesige Regierung voraussichtlich auch amtlich anerkennen würde, beehre ich mich gehorsamst beizufügen*.

Da gegen die Änderung des englischen Textes wohl kaum Bedenken zu erheben sein dürften, darf ich Euerer Exzellenz gehorsamst anheimstellen, mich ehestens zur Paraphierung desselben ermächtigen zu wollen. Sollten Euere Exzellenz auch den deutschen Text billigen, so wäre es wohl zweckmäßig, wenn zugleich auch dieser paraphiert werden könnte.

Lichnowsky

Anlage I

Abschrift

Confidential — Foreign Office, July 26th 1913

My dear Ambassador,

With reference to the conversation which we had on the 7th instant, and to the further communication made to you on the 17th instant, I now transmit a draft of the Convention regarding the Portuguese Colonies as revised.

Your Excellency will observe that in the preamble I have used instead of the word „conterminous“ the word „contiguous“ which is that used in Article X.

I have made in Articles VIII and IX the alterations to which I agreed on June 13.

In Article X I have altered „South Africa“: to „East and West Africa“ to correspond with the preamble. I have added between Article XI and XII of the last draft an article mentioning, in accordance with Your Excellency's suggestion, the fact that Stanford's Map of Africa, 1911, has been used in drafting the Convention and implying that a copy of that map will by annexed to the Convention.

Your Excellency will perhaps be good enough to favour me with a German version of the draft Convention as revised.

Yours sincerely sig. E. Grey.

Anlage II

Draft Convention

(Confidential)

In view of the possibility that Portugal may require financial assistance from some foreign Power or Powers, and in order to ob-

* Hier nicht abgedruckt.

viate the international complications which such a condition of things may produce, and to preserve her integrity and independence, and in view of the special interests of Great Britain and Germany in their colonial possessions and protectorates in East and West Africa contiguous to certain Portuguese dominions, the undersigned, duly authorised by their respective Sovereigns, have agreed as follows: —

I. — 1.) Whenever either the British or the German Government is of opinion that it is expedient to accede to a request for an advance of money to Portugal on the security of the customs revenues or other revenues of Mozambique or Angola, it shall communicate the fact to the other Government, and the other Government shall have the right to advance a part of the total sum required.

2.) In the event of the other Government signifying its intention to exercise this right, the two Governments shall consult as to the terms of the two loans, and these loans shall be issued on the security of the customs revenues of Mozambique and Angola as near as possible simultaneously. The loans shall bear as near as possible the same proportion to each other as the amounts of the customs revenues respectively assigned as their security.

3.) The loans shall be issued on terms as favourable to Portugal as the condition of the money market and the security of the loans permit, and shall in other respects be subject as near as possible to similar conditions.

II. In the contingency contemplated in the preceding article, the customs revenues of that portion of the province of Mozambique lying south of a line starting from the mouth of the River Lukugu, running thence along that river to its confluence with the River Lugera, thence along that river to its source, thence along the meridian of that source to the 16th parallel of south latitude, and thence along that parallel to the boundary of the British protectorate of Nyassaland, as also the customs revenues of the portions of the province of Angola lying to the east of the 20th meridian of each longitude and south of the Kassai River, shall be assigned to the British loan; whilst the customs revenues of the remaining parts of the provinces of Mozambique and Angola (which latter includes the administrative district of the Congo, which has its seat of government at Cabinda) shall be assigned to the German loan.

III. In the event of Great Britain or Germany sending delegates to take note of the collection of the revenues which are the security for their respective loans, the Portuguese Government shall be asked to give such delegates rights of inspection only, but no rights of administration, interference, or control, so long as there is no default in the payment of interest or sinking fund.

IV. In case of default in the payment of the interest or sinking

fund of either loan, it shall be agreed with the Portuguese Government that they will hand over the administration of the various customhouses in the two provinces: those assigned for the German loan to Germany; those assigned for the British loan to Great Britain.

V. — 1.) In the contingency contemplated in the preceding article all rights, whether British or German, acquired in the provinces affected, before the date of this convention, shall be fully safeguarded, provided they are of a purely private character and convey neither political rights nor territorial or administrative jurisdiction.

2.) It is well understood that no influence will be used in the future either by the British or the German Government to obtain fresh concessions, except in those portions of the provinces of which the customs revenues would be assigned to their respective loans under the present convention.

VI. From the date of the conclusion of the present convention Great Britain will abstain from advancing any claim of whatsoever kind to the possession, occupation, or control of those portions of the Portuguese provinces in which the customs revenues would under the present convention be assigned to Germany, or of the islands of San Thomé and Principe, or to the exercise of political influence in those territories or islands; and Germany will in like manner abstain from advancing any claim of whatsoever kind to the possession, occupation, or control of those portions of the Portuguese provinces in which the customs revenues would under the present convention be assigned to Great Britain, or of the Portuguese part of the island of Timor, or to the exercise of political influence in those territories or in that island.

VII. — 1.) In the event of either Government obtaining from the Portuguese Government a cession of territory, or the concession of special privileges not of an occasional character, in those portions of the provinces of Mozambique or Angola of which the customs revenues would be assigned to it, such cessions of territory or concessions of privileges shall not become operative until analogous grants as near as possible of equal value have been accorded to the other Government in those portions of the provinces of which the customs revenues would be assigned to it by the present convention.

2.) In case either Government applies for special privileges of an occasional character in those portions of the Portuguese provinces of which the customs revenues would be assigned to it under the present convention, it shall immediately inform the other Government and, if these privileges are granted, and if the other Government should so desire, shall use its influence to obtain for the other Government similar special privileges of an occasional character and of equal value.

VIII. If in any part of the provinces of Mozambique or Angola the lives or property of British or German subjects, or the vital interests

of the adjoining British and German colonies and protectorates, are endangered by local disturbances or by the action of the local authorities, and the Portuguese Government are not in a position to afford the necessary protection, or otherwise fail to do so, the British and German Governments shall determine, in consultation together and after a joint communication with the Portuguese Government, the nature, duration, and scope of any measures which it may be deemed necessary to take for the protection of the interests endangered.

IX. If any of the Portuguese colonies in question, after it has become independent and has been recognised as such by the two high contracting parties, or if any part of such independent colony should declare its annexation to the dominions of one of the two contracting Powers, the other contracting Power shall, for its part, be entitled, after having previously informed the first Power, to annex those portions of such colony, being thus independent, of which the customs revenues would be assigned to it under the present convention.

X. Great Britain and Germany, having regard to the interests of their respective possessions in East and West Africa contiguous to the Portuguese provinces of Angola and Mozambique, which would be materially affected by the intervention of any third Power in those provinces, agree jointly to oppose such intervention, whether by way of loan to Portugal on the security of the revenues of the said provinces, or by way of acquisitions of territory by grant, cession, purchase, lease, or otherwise.

XI. In so far as Great Britain or Germany may hereafter influence or control the administration of Mozambique or Angola or any portion of those provinces, it is understood that the subjects, and natives of the protectorates, of one contracting party, together with their goods and ships, and also the produce and the manufactures of its dominions, possessions, colonies, and protectorates, shall, in such portions of the territories comprised in the present convention as may fall under the influence or control of the other contracting party, participate in all the prerogatives, exemptions, and privileges with regard to trade, commerce, taxation, and navigation which are there enjoyed by the subjects, and natives of the protectorates, of the other contracting party.

XII. The effect of the provisions of the present convention is shown generally on the annexed copy of Stanford's Map of Africa, 1911.

XIII. The present convention, duly ratified, shall replace as between the contracting Powers the convention, secret convention, and secret note concluded and signed in London on the 30th August, 1898, which are hereby abrogated.

XIV. The present convention shall be ratified and the ratifications thereof shall be exchanged as soon as possible. The convention shall come into force immediately after the exchange of ratifications.

In witness whereof the undersigned, duly authorised, have signed the same, and have affixed thereto their seals.

Done in duplicate at London, the .... day of ......, 1913.

Nr. 14 678

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Rat im Kaiserlichen Gefolge Gesandten von Treutler, z. Z. in Swinemünde

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats Langwerth von Simmern

Nr. 23 Berlin, den 4. August 1913
[abgegangen am 5. August]

Die Verhandlungen mit der englischen Regierung über Abänderung des die portugiesischen Kolonien betreffenden Vertrages vom Jahre 1898 haben nunmehr zu einer Einigung über sämtliche Punkte geführt. Ew. pp. beehre ich mich hier angeschlossen den Entwurf des englischen Vertragstextes* zu übersenden. Ich bitte Sie, denselben an allerhöchster Stelle zur Vorlage zu bringen und die Ermächtigung Seiner Majestät des Kaisers zur Unterzeichnung des Vertrages zu erwirken. Der deutsche Vertragstext ist nicht beigefügt, da in diesem noch verschiedene redaktionelle Veränderungen vorzunehmen sind.

Der neue Vertragsentwurf darf im Vergleich zu dem Abkommen vom Jahre 1898 von unserm Standpunkt als ein Fortschritt bezeichnet werden. Während früher die für uns in Aussicht genommenen Teile Angolas durch eine sie trennende, für England bestimmte Enklave in eine nördliche und südliche Hälfte zerfielen, erhalten wir jetzt eine Anwartschaft auf Gesamtangola mit Ausnahme eines an Nordrhodesia angrenzenden Stücks, dessen Grenzen aus dem Vertragsentwurf ersichtlich sind. Der Gebietszuwachs, auf den England hierdurch Anspruch gewinnt, ist kleiner als der in dem alten Vertrage vorgesehene. Als Kompensation für das englische, Angola betreffende Zugeständnis haben wir in eine unbedeutende Vergrößerung des für England in Aussicht genommenen Teils von Mosambique gewilligt. Während nach dem alten Vertrage die englische Zone nördlich bis zum Sambesi reichte, soll sie sich nunmehr bis zum Lugera ausdehnen.

Timor ist nach dem neuen Vertragsentwurf aus dem Verteilungsplan ausgeschieden worden mit Rücksicht auf ein bestehendes vertragliches Vorkaufsrecht Hollands auf den portugiesischen Teil dieser Insel. Wir erhalten dafür einen Anspruch auf die Inseln São Thomé und Principe, deren wirtschaftlicher Wert denjenigen Timors bedeutend übersteigt.

Endlich bedeutet die auf unsere Veranlassung erfolgte Einfügung der Artikel VIII und IX in den Vertragstext eine nennenswerte Verbesserung. Ersterer sichert uns die Möglichkeit des Eingreifens unter

* Siehe Nr. 14 677, Anlage II.

den dort aufgeführten Voraussetzungen, sodaß die Realisierung des eigentlichen Vertragszwecks nicht mehr lediglich von den finanziellen Bedürfnissen Portugals abhängig gemacht wird. Artikel IX hat andererseits die Selbständigmachung Mosambiques im Auge, mit deren Möglichkeit immerhin in einer nicht allzu fernen Zukunft wird gerechnet werden dürfen.

Es besteht zwischen uns und der englischen Regierung Übereinstimmung darüber, daß der neue Vertrag zunächst streng geheim gehalten werden soll bis nach Erledigung verschiedener, Portugal betreffender wirtschaftlicher Fragen, wobei es sich insbesondere um Bahnbauprojekte in dem für uns in Betracht kommenden Teil der portugiesischen Kolonien handelt. Die Veröffentlichung des Vertrages soll später auf Grund näherer Vereinbarung erfolgen.

Ew. pp. bitte ich, mir die allerhöchste Entschließung telegraphisch mitteilen zu wollen *.

Zimmermann

Nr. 14 679

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 1437 Berlin, den 8. August 1913

Auf den Bericht vom 31. v. Mts. Nr. 443 **.

Der Notenwechsel Euerer Durchlaucht mit Sir E. Grey war dieseits lediglich angeregt worden, um der englischen Regierung unsere Zustimmung zu möglichst baldiger Mitteilung an die portugiesische Regierung bezw. deren Veröffentlichung in bindender Form zum Ausdruck zu bringen und ihr auf diese Weise ein Eingehen auch auf unsere Wünsche bezüglich der einstweiligen Hinausschiebung des Zeitpunktes für diese Maßnahmen zu erleichtern. Nachdem bezüglich des letzteren Punktes nunmehr ein Einvernehmen erzielt ist, entfällt das diesseitige Interesse an dem Notenwechsel.

Die vorgeschlagenen Veränderungen des englischen Textes geben zu Bedenken keinen Anlaß, dagegen ist der deutsche Text in der vorgelegten Fassung zur Veröffentlichung noch nicht geeignet. Im Interesse einer beschleunigten Feststellung des deutschen Wortlauts wäre es mir erwünscht, tunlichst bald die in Erlaß Nr. 1343 vom 21. Juli *** erbetenen Aufklärungen über die Bedeutung zu erlangen, die

* Sie erfolgte mittels Telegramm Nr. 69 vom 7. August.
** Siehe Nr. 14 677.
*** Siehe Nr. 14 675.

englischerseits den in Art. III bzw. V und VII gebrauchten Ausdrücken „control“, „territorial jurisdiction“ und „privileges of an occasional (not of an occasional) character“ beigelegt wird.

Die Übersetzung von „control“ mit „Überwachung“ ist schon aus dem Grunde nicht haltbar, weil den Vertretern der deutschen und englichen Regierung in dem vorhergehenden Satz des Artikels III ausdrücklich „Inspektionsbefugnisse“ zugewiesen werden. „Control“ soll aber anscheinend in diesem Zusammenhang und auch an anderer Stelle des Vertrages die Bedeutung haben: einen maßgebenden oder entscheidenden Einfluß ausüben.

„Territoriale Gerichtsbarkeit“ ist ein der deutschen Terminologie vollständig fremder Ausdruck. Es dürfte unter „territorial jurisdiction“ ganz allgemein „Justizhoheit“ zu verstehen sein.

Die Übersetzung von „privileges of an occasional“ und „not of an occasional character“ mit „Vergünstigungen gelegentlicher“ und „nicht bloß gelegentlicher Art“ macht nicht klarer, was damit gemeint ist und was der wesentliche Unterschied zwischen beiden Arten von Vergünstigungen sein soll. Den Vertragschließenden von 1898 hatte anscheinend der Gegensatz vorgeschwebt zwischen Konzessionen, durch die sich die Regierung des Rechtes der Ausübung gewisser staatlicher Nutzungsrechte zugunsten Dritter allgemein und auf die Dauer begibt, und Konzessionen, durch die lediglich das Recht zur Ausbeutung eines bestimmten Objekts oder ein zeitlich wie räumlich begrenztes Nutzungsrecht verliehen wird.

Ew. pp. beehre ich mich anheimzustellen, unter ausdrücklichem Vorbehalt der redaktionellen Änderungen, die die vorstehenden Unklarheiten und auch andere stilistische Schwierigkeiten möglicherweise noch an dem englischen Text erfordern werden, diesen Text nunmehr zu paraphieren und über das Geschehene zu berichten.

Zimmermann

Nr. 14 680

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 319 London, den 13. August 1913

Unter Bezugnahme auf Erlaß 1437 vom 8. August*.

Soeben hat zwischen Sir E. Grey und mir Paraphierung portugiesischen Kolonialvertrags stattgefunden. Ich habe hierbei nochmals hervorgehoben, daß deutsche Übersetzung vielleicht geringfügige Änderungen notwendig machen würde, die sich aber lediglich auf einzelne Worte beschränken würden, um einen entsprechenden deutschen Ausdruck zu ermöglichen.

Lichnowsky

* Siehe Nr. 14 679.

Nr. 14 681

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 474 London, den 19. August 1913

Sir E. Crowe ist der einzige Beamte des Foreign Office, welcher juristisch genügend vorgebildet ist und die deutsche Sprache genau genug kennt, um die Frage einer angemessenen Übersetzung des portugiesischen Kolonialvertrags bearbeiten zu können. Sir Eyre ist erst heute vom Urlaub zurückgekehrt, ich habe gleich die Frage mit ihm besprochen.

„Control" in Artikel III ist seiner Auffassung nach am besten durch „maßgebenden Einfluß" wiederzugeben.

Der Ausdruck „territorial jurisdiction" in Artikel V ist seiner Auffassung nach am besten zu übersetzen mit „Justizhoheit"; die Beifügung des Wortes „territorial" im Englischen ist nötig, da „jurisdiction" eine sehr weite Bedeutung hat und zum Beispiel auch den ganzen Begriff der Disziplinargewalt mit umfaßt.

In Artikel VI wäre das Wort „control" ebenfalls am besten mit „maßgebender Einfluß" zu übersetzen.

Die Übersetzung des Ausdruckes „special privileges not of an occasional character" machte die größten Schwierigkeiten; „occasional" in diesem Sinne gebraucht, bedeutet im Englischen „von geringerer Wichtigkeit" und „auf eine kürzere Zeitdauer beschränkt". Ein anderes geeignetes englisches Wort konnte nicht gefunden werden, es wird daher vorgeschlagen, in den englischen Text einzufügen „privileges of an occasional, that is minor and temporary character", was dann in der deutschen Übersetzung etwa lauten würde „Vorteile gelegentlicher Natur, d. h. von geringerer Wichtigkeit und zeitlich begrenzt".

In Artikel XI wäre „control" mit „beherrschen" bezw. „Herrschaft" zu übersetzen.

In den Anlagen beehre ich mich, die nach den Ergebnissen dieser Besprechungen abgeänderte Übersetzung* gehorsamst einzureichen.

R. v. Kühlmann

Anlage

Vertrags-Entwurf

Im Hinblick auf die Möglichkeit, daß Portugal der finanziellen Unterstützung einer oder mehrerer fremder Mächte bedürfen könnte,

---

* Siehe Anlage.

und um etwaigen aus einer derartigen Sachlage entstehenden internationalen Verwickelungen vorzubeugen, und um Portugals Unversehrtheit und Unabhängigkeit zu erhalten, sowie im Hinblick auf die besonderen Interessen Deutschlands und Großbritanniens in ihren an gewisse portugiesische Besitzungen angrenzenden beiderseitigen Besitzungen und Schutzgebieten in Ost- und Westafrika, haben sich die Unterzeichneten, mit gehörigen Vollmachten ihrer hohen Souveräne versehen, über nachstehendes geeinigt:

I. 1) Sobald entweder die deutsche oder die großbritannische Regierung es für angezeigt hält, einem Ersuchen Portugals um ein Darlehen gegen Verpfändung der Zoll- oder sonstigen Einnahmen von Mosambique oder Angola Folge zu geben, wird sie von dieser Tatsache der anderen Regierung Mitteilung machen, und die andere Regierung soll das Recht haben, einen Teil der benötigten Gesamtsumme darzuleihen.

2) Für den Fall, daß die andere Regierung die Absicht kundgibt, dieses Recht auszuüben, werden beide Regierungen über die Bedingungen der beiden Anleihen beraten, und diese Anleihen werden gegen Verpfändung der Zolleinnahmen von Mosambique und Angola möglichst gleichzeitig zur Ausgabe gelangen. Die Anleihen sollen so genau als möglich in demselben Verhältnisse zueinander stehen, wie die für jede derselben als Sicherheit zugewiesenen Zolleinnahmen sich ihrer Höhe nach zueinander verhalten.

3) Die Anleihen sollen zu Bedingungen ausgegeben werden, die für Portugal so günstig sind, als es die Lage des Geldmarktes und die Sicherheit der Anleihen gestatten, und sollen im übrigen soweit als möglich gleichartigen Bestimmungen unterliegen.

II. Bei Eintritt der in dem vorstehenden Artikel vorgesehenen Umstände sollen dem britischen Darlehen zugewiesen werden: In Mosambique die Zolleinnahmen desjenigen Teiles der Provinz, welcher südlich einer Linie liegt, die von der Mündung des Lukugu ausgeht, dann diesen Fluß entlang läuft bis zur Einmündung des Lugera, dann dem letzteren Flusse bis zu seiner Quelle folgt, dann entlang dem Meridian dieser Quelle bis zum 16. Grad südlicher Breite führt und schließlich diesem Breitengrad bis zur Grenze des britischen Nyassaland-Protektorates folgt; in Angola die Zolleinnahmen desjenigen Teiles der Provinz, welcher östlich vom 20. Meridian östlicher Länge und südlich vom Kassaifluß liegt. Dagegen sollen die Zolleinkünfte der übrigen Teile der Provinzen Mosambique und Angola (mit Einschluß des Kongobezirks, dessen Regierungssitz sich in Kabinda befindet) dem deutschen Darlehen zugewiesen werden.

III. Im Falle, daß Deutschland oder Großbritannien Vertreter entsenden, um sich von der Erhebung der für die Sicherheit der betreffenden Anleihen verpfändeten Einnahmen zu überzeugen, soll die portugiesische Regierung ersucht werden, diesen Vertretern nur In-

spektionsbefugnisse zu geben, jedoch kein Recht auf Verwaltung, Einmischung oder maßgebenden Einfluß, solange keine Einstellung der Zins- oder Amortisationszahlung eintritt.

IV. Für den Fall einer Einstellung der Zins- oder Amortisationszahlung einer der beiden Anleihen soll mit der portugiesischen Regierung vereinbart werden, daß sie die Verwaltung der verschiedenen Zollstellen in den beiden Provinzen überantwortet, und zwar die der deutschen Anleihe zugewiesenen Zollstellen an Deutschland, die der englischen Anleihe zugewiesenen an Großbritannien.

V. 1) Bei Eintritt der im vorhergehenden Artikel vorgesehenen Umstände sollen alle Rechte, seien es deutsche oder britische, welche vor dem Tage des Abschlusses dieses Abkommens in den in Frage kommenden Provinzen erworben worden sind, in ihrem vollen Umfange sichergestellt sein, vorausgesetzt, daß sie rein privaten Charakter besitzen und weder politische Rechte noch Justizhoheit oder Verwaltungsbefugnisse in sich schließen.

2) Es herrscht Einverständnis darüber, daß künftig weder die deutsche noch die britische Regierung Einfluß zur Erlangung neuer Konzessionen ausüben wird, es sei denn in denjenigen Teilen der Provinzen, deren Zolleinnahmen nach dem gegenwärtigen Abkommen den betreffenden Darlehen zugewiesen werden würden.

VI. Vom Datum des Abschlusses des gegenwärtigen Abkommens ab wird sich Großbritannien enthalten, einen Anspruch irgendwelcher Art zu erheben auf Besitz, Besetzung, maßgebende Einwirkung oder Ausübung politischen Einflusses in den Teilen der portugiesischen Provinzen, in welchen die Zolleinnahmen nach dem gegenwärtigen Abkommen Deutschland zugewiesen werden würden, sowie auf den Inseln São Thomé und Principe; Deutschland wird sich in gleicher Weise enthalten, einen Anspruch irgendwelcher Art zu erheben auf Besitz, Besetzung, maßgebende Einwirkung oder Ausübung politischen Einflusses in den Teilen der portugiesischen Provinzen, in welchen die Zolleinnahmen nach dem gegenwärtigen Abkommen England zugewiesen werden würden, sowie auf dem portugiesischen Teil der Insel Timor.

VII. 1) Sollte eine der beiden Regierungen in denjenigen Teilen der Provinzen Mosambique oder Angola, deren Zolleinnahmen dieser Regierung zugewiesen werden würden, von der portugiesischen Regierung eine Gebietsabtretung oder die Einräumung besonderer Vorteile erlangen, die nicht bloß gelegentlicher Art, das heißt von geringer Wichtigkeit und zeitlich begrenzt wären, so sollen derartige Gebietsabtretungen oder Einräumungen von Vorteilen nicht eher in Wirksamkeit treten, als bis entsprechende Zugeständnisse von möglichst gleichem Werte der anderen Regierung in denjenigen Teilen der Provinzen eingeräumt worden sind, deren Zolleinnahmen ihr durch das gegenwärtige Abkommen zugewiesen werden würden.

2) Für den Fall, daß eine der beiden Regierungen in denjenigen Teilen der portugiesischen Provinzen, deren Zolleinkünfte ihr nach dem gegenwärtigen Abkommen zugeteilt werden würden, besondere Vergünstigungen gelegentlicher Art, das heißt von geringer Wichtigkeit und zeitlich begrenzt nachsucht, wird sie unverzüglich die andere Regierung benachrichtigen und wird, wenn diese Vergünstigungen bewilligt werden und wenn die andere Regierung dies wünschen sollte, ihren Einfluß dahin geltend machen, um für die andere Regierung gleichartige besondere Vergünstigungen von gleichem Werte zu erlangen.

VIII. Werden in irgend einem Teile der Provinzen von Mosambique oder Angola Leben oder Eigentum deutscher oder englischer Untertanen oder Lebensinteressen der angrenzenden deutschen oder englischen Gebiete oder Schutzgebiete durch örtliche Unruhen oder durch das Vorgehen der Ortsbehörden gefährdet, und ist die portugiesische Regierung nicht in der Lage, den nötigen Schutz zu gewähren oder verabsäumt sie dies aus irgendeinem anderen Grunde, so werden die deutsche und britische Regierung nach gemeinsamer Beratung und nach einer gemeinsamen Mitteilung an die portugiesische Regierung Bestimmungen treffen über Art, Dauer und Umfang der Maßregeln, welche zum Schutze der gefährdeten Interessen für nötig gehalten werden.

IX. Erklärt eine der genannten portugiesischen Kolonien, nachdem sie unabhängig geworden und als solche von den beiden hohen Vertragschließenden anerkannt worden ist, oder ein Teil einer solchen unabhängigen Kolonie ihren Anschluß an das Gebiet der einen vertragschließenden Macht, so soll die andere Macht ihrerseits das Recht haben, nach vorheriger Mitteilung an die andere Macht diejenigen Teile einer solchen unabhängig gewordenen Kolonie sich anzugliedern, deren Zolleinkünfte nach dem gegenwärtigen Vertrage ihr zugewiesen werden würden.

X. Mit Rücksicht auf die Interessen ihrer beiderseitigen an die portugiesischen Provinzen Angola und Mosambique grenzenden Besitzungen in Ost- und Westafrika, welche durch die Einmischung einer dritten Macht in diesen Provinzen wesentlich beeinträchtigt werden würden, kommen Deutschland und Großbritannien überein, jeder derartigen Einmischung vereint entgegenzutreten, sei es, daß diese Einmischung erfolgt auf dem Wege einer Anleihe an Portugal gegen Verpfändung der Einkünfte dieser Provinzen oder auf dem Wege der Landerwerbung durch Verleihung, Abtretung, Kauf, Pacht oder auf irgendeine andere Weise.

XI. Sollten Deutschland oder Großbritannien künftig einmal die Verwaltung von Mosambique oder Angola oder von Teilen dieser Provinzen beeinflussen oder beherrschen, so besteht Einverständnis darüber, daß die Untertanen und die Schutzgebietseingeborenen der

einen vertragschließenden Partei mitsamt ihren Gütern und Schiffen, sowie die Erzeugnisse und Fabrikate ihrer Gebiete, Besitzungen, Kolonien und Schutzgebiete in denjenigen Teilen der in dem gegenwärtigen Abkommen einbegriffenen Territorien, welche unter den Einfluß und die Herrschaft des anderen vertragschließenden Teiles fallen sollten, teilnehmen sollen an allen Vorrechten, Befreiungen und Vergünstigungen in bezug auf Handel, Verkehr, Besteuerung und Schiffahrt, deren sich dort die Untertanen und Schutzgebietseingeborenen des anderen vertragschließenden Teiles erfreuen.

XII. Über die Bedeutung der in dem gegenwärtigen Abkommen getroffenen Bestimmungen gibt der anliegende Abdruck von Stanfords Map of Africa, London, 1911, in großen Zügen Aufschluß.

XIII. Das gegenwärtige Abkommen soll zwischen den vertragschließenden Mächten die Konvention, geheime Konvention und geheime Note ersetzen, die am 30. August 1898 in London abgeschlossen und gezeichnet worden sind und die hiermit außer Kraft gesetzt werden.

XIV. Das gegenwärtige Abkommen soll ratifiziert werden, und die entsprechenden Ratifizierungsurkunden sollen so bald als möglich ausgetauscht werden. Das Abkommen soll sofort nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft treten.

Zur Urkund dessen haben die Unterzeichneten, mit den nötigen Vollmachten versehen, dieselbe unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen in doppelter Ausfertigung zu
London, den . . . . 1913.

Nr. 14 682

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 1553 Berlin, den 29. August 1913

Der gefällige Bericht vom 19. d. Mts. Nr. 474* hat mir Veranlassung gegeben, den deutschen Text des portugiesischen Kolonialvertrages einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Ich bin damit einverstanden, daß in Artikel XI, der Anregung Ew. pp. entsprechend, das Wort „control" mit „beherrschen" bezw. „Herrschaft" übersetzt wird. Eine analoge Übersetzung empfiehlt sich aber auch in Artikel VI, wogegen ich in Artikel III die Übersetzung „Aufsichtsbefugnisse" bei-

* Siehe Nr. 14 681.

behalten möchte. In Artikel V wird es bei der Übersetzung „territoriale Gerichtsbarkeit“ sein Bewenden haben können, da dieser Ausdruck zwar nicht in der Terminologie unserer Gesetzgebung, wohl aber in der Praxis eine der Vertragsabsicht entsprechende Bedeutung erlangt hat, während der Ausdruck „Justizhoheit“ zu weit gehen würde.

Mit den vorgeschlagenen Einfügungen in den englischen Text des Artikels VII bin ich einverstanden. Es empfiehlt sich indessen, das Wort „privileges“, auch im deutschen Text mit Privilegien wiederzugeben.

Indem ich einen Abdruck des deutschen Textes mit den hiernach sich ergebenden sowie einigen weiteren stilistischen Abänderungen ergebenst beifüge *, bemerke ich noch, daß hier Zweifel darüber entstanden sind, was mit der Einfügung des Zwischensatzes „as between the contracting Powers“ in Artikel XIII bezweckt ist. Sowohl der Vertrag von 1898 wie der vorliegende Vertrag schafft nur Recht zwischen uns und England. Der Zwischensatz erscheint daher überflüssig und bedenklich, da er zu Mißverständnissen Anlaß geben kann. Ich bitte daher die Streichung in Vorschlag zu bringen. Sollte die englische Regierung hierzu nicht bereit sein, so verdient die von Ew. pp. angeregte Übersetzung „zwischen den vertragschließenden Mächten“ den Vorzug vor der diesseits in Vorschlag gebrachten Wiedergabe mit „soweit die vertragschließenden Mächte in Betracht kommen“.

Jagow

Anlage

Vertragsentwurf

Im Hinblick auf die Möglichkeit, daß Portugal der finanziellen Unterstützung einer oder mehrerer fremder Mächte bedürfen könnte, und zu dem Zwecke, internationalen Verwickelungen, die aus einer solchen Lage der Dinge entstehen könnten, vorzubeugen und Portugals Unversehrtheit und Unabhängigkeit zu erhalten, sowie mit Rücksicht auf die besonderen Interessen, die Deutschland und Großbritannien in ihren an portugiesische Gebiete angrenzenden Besitzungen und Schutzgebieten in Ost- und Westafrika haben, sind die mit gehörigen Vollmachten ihrer hohen Souveräne versehenen Unterzeichneten über Nachstehendes übereingekommen:

Artikel I

1.) Sobald entweder die deutsche oder die großbritannische Regierung es für angezeigt hält, einem Ersuchen um ein Darlehen an Portugal gegen Verpfändung der Zolleinnahmen oder sonstiger Einkünfte von Mosambique oder Angola Folge zu geben, wird sie von

* Siehe Anlage.

dieser Tatsache der anderen Regierung Mitteilung machen, und die andere Regierung soll das Recht haben, einen Teil der erforderlichen Gesamtsumme darzuleihen.

2.) Für den Fall, daß die andere Regierung die Absicht, von diesem Rechte Gebrauch zu machen, kundgibt, werden beide Regierungen über die Bedingungen der beiden Anleihen beraten, und diese Anleihen sollen gegen Verpfändung der Zolleinnahmen von Mosambique und Angola möglichst gleichzeitig zur Ausgabe gelangen. Die Anleihen sollen zu einander so genau als möglich in demselben Verhältnis stehen, wie die Beträge der Zolleinnahmen, die für jede von ihnen verpfändet sind.

3.) Die Anleihen sollen zu Bedingungen ausgegeben werden, die für Portugal so günstig sind, wie es die Lage des Geldmarktes und die Sicherheit der Anleihen gestatten, und sollen im übrigen soweit als möglich gleichartigen Bedingungen unterliegen.

Artikel II

Wenn der in dem vorstehenden Artikel vorgesehene Fall eintritt, sollen für das britische Darlehen verpfändet werden: in Mosambique die Zolleinnahmen des Teiles der Provinz, der südlich einer Linie liegt, die von der Mündung des Lukugu ausgeht, diesen Fluß entlang läuft bis zur Einmündung des Lugera, dem letzteren Flusse bis zu seiner Quelle folgt, dann entlang dem Meridian dieser Quelle bis zum 16. Grad südlicher Breite führt und schließlich diesem Breitengrad bis zur Grenze des britischen Nyassaland-Protektorates folgt; in Angola die Zolleinnahmen des Teiles der Provinz, der östlich vom 20. Meridian östlicher Länge und südlich vom Kassaifluß liegt. Dagegen sollen die Zolleinnahmen der übrigen Teile der Provinzen Mosambique und Angola (mit Einschluß des Verwaltungsbezirks des Kongos, dessen Regierungssitz sich in Kabinda befindet) für das deutsche Darlehen verpfändet werden.

Artikel III

Im Falle, daß Deutschland oder Großbritannien Vertreter entsenden, um sich von der Erhebung der für die betreffenden Anleihen verpfändeten Einnahmen zu überzeugen, soll die portugiesische Regierung, solange kein Verzug in der Zinszahlung oder Amortisation vorliegt, nur um die Erteilung von Inspektionsbefugnissen an diese Vertreter ersucht werden, nicht aber um die Übertragung von Verwaltungs-, Eingriffs- oder Aufsichtsbefugnissen.

Artikel IV

Für den Fall eines Verzugs in der Zinszahlung oder Amortisation einer der beiden Anleihen soll mit der portugiesischen Regierung vereinbart werden, daß sie die Verwaltung der verschiedenen Zollstellen in den beiden Provinzen überträgt, und zwar der für die deutsche An-

leihe verpfändeten Zollstellen an Deutschland, der für die britische Anleihe verpfändeten an Großbritannien.

Artikel V

1.) Wenn der in dem vorstehenden Artikel vorgesehene Fall eintritt, sollen alle Rechte, seien es deutsche oder britische, welche vor dem Tage des Abschlusses dieses Abkommens in den in Frage kommenden Provinzen erworben worden sind, in ihrem vollen Umfange aufrechterhalten werden, vorausgesetzt, daß sie rein privater Art sind und weder politische Rechte, noch territoriale Gerichtsbarkeit oder Verwaltungsbefugnisse in sich schließen.

2.) Es herrscht Einverständnis darüber, daß künftig weder die deutsche noch die britische Regierung ihren Einfluß zur Erlangung neuer Konzessionen benützen wird, es sei denn in den Teilen der Provinzen, deren Zolleinnahmen nach dem gegenwärtigen Abkommen für ihr Darlehen verpfändet werden würden.

Artikel VI

Vom Datum des Abschlusses des gegenwärtigen Abkommens ab wird Großbritannien davon absehen, einen Anspruch irgendwelcher Art geltend zu machen auf die Erwerbung, die Besetzung oder die Beherrschung der Teile der portugiesischen Provinzen, deren Zolleinnahmen nach dem gegenwärtigen Abkommen an Deutschland verpfändet werden würden, sowie der Inseln São Thomé und Principe oder auf die Ausübung politischen Einflusses in diesen Gebieten oder auf diesen Inseln; in gleicher Weise wird Deutschland davon absehen, einen Anspruch irgendwelcher Art geltend zu machen auf die Erwerbung, die Besetzung oder die Beherrschung der Teile der portugiesischen Provinzen, deren Zolleinnahmen nach dem gegenwärtigen Abkommen an England verpfändet werden würden, sowie auf den portugiesischen Teil der Insel Timor oder auf die Ausübung politischen Einflusses in diesen Gebieten oder auf dieser Insel.

Artikel VII

1.) Im Falle, daß eine der beiden Regierungen in den Teilen der Provinzen Mosambique oder Angola, deren Zolleinnahmen dieser Regierung verpfändet werden würden, von der portugiesischen Regierung eine Gebietsabtretung oder die Einräumung besonderer Privilegien nicht bloß gelegentlicher Natur, das heißt, von geringerer Bedeutung und vorübergehender Art erlangen sollte, sollen derartige Gebietsabtretungen oder Privilegien nicht eher in Wirksamkeit treten, als bis entsprechende Zugeständnisse von möglichst gleichem Werte der anderen Regierung in den Teilen der Provinzen eingeräumt worden sind, deren Zolleinnahmen nach dem gegenwärtigen Abkommen verpfändet werden würden.

2.) Für den Fall, daß eine der beiden Regierungen in den Teilen der portugiesischen Provinzen, deren Zolleinnahmen nach dem gegenwär-

tigen Abkommen ihr verpfändet werden würden, besondere Privilegien gelegentlicher Natur, das heißt von geringerer Bedeutung und vorübergehender Art nachsucht, wird sie unverzüglich die andere Regierung benachrichtigen und wird, wenn diese Privilegien bewilligt werden und wenn die andere Regierung dies wünschen sollte, ihren Einfluß geltend machen, um für die andere Regierung gleichartige besondere Privilegien gelegentlicher Natur und von gleichem Werte zu erlangen.

Artikel VIII

Werden in irgendeinem Teile der Provinzen von Mosambique oder Angola Leben oder Eigentum deutscher oder britischer Staatsangehöriger oder Lebensinteressen der angrenzenden deutschen oder britischen Besitzungen oder Schutzgebiete durch örtliche Unruhen oder durch das Vorgehen der Ortsbehörden gefährdet, und ist die portugiesische Regierung nicht in der Lage, den nötigen Schutz zu gewähren oder verabsäumt sie dies aus irgendeinem anderen Grunde, so werden die deutsche und britische Regierung nach gemeinsamer Beratung und nach einer gemeinsamen Mitteilung an die portugiesische Regierung Bestimmungen treffen über Art, Dauer und Umfang der Maßregeln, die etwa zum Schutze der gefährdeten Interessen für nötig gehalten werden.

Artikel IX

Erklärt eine der genannten portugiesischen Kolonien, nachdem sie unabhängig geworden und ihre Unabhängigkeit von den beiden hohen Vertragschließenden anerkannt worden ist, oder ein Teil einer solchen unabhängigen Kolonie den Anschluß an das Gebiet der einen vertragschließenden Macht, so soll die andere Macht ihrerseits das Recht haben, nach vorheriger Mitteilung an die erste Macht die Teile einer solchen unabhängig gewordenen Kolonie, deren Zolleinnahmen nach dem gegenwärtigen Vertrage ihr verpfändet werden würden, sich anzugliedern.

Artikel X

Mit Rücksicht darauf, daß die Interessen ihrer an die portugiesischen Provinzen Angola und Mosambique grenzenden Besitzungen in Ost- und Westafrika durch die Einmischung einer dritten Macht in diesen Provinzen wesentlich beeinträchtigt werden würden, kommen Deutschland und Großbritannien überein, jeder derartigen Einmischung vereint entgegenzutreten, sei es, daß diese Einmischung erfolgt auf dem Wege einer Anleihe an Portugal gegen Verpfändung der Einkünfte dieser Provinzen oder auf dem Wege des Landerwerbes durch Verleihung, Abtretung, Kauf, Pacht oder auf irgendeine andere Weise.

Artikel XI

Sollten Deutschland oder Großbritannien künftig einmal die Verwaltung von Mosambique oder Angola oder von Teilen dieser Provinzen beeinflussen oder beherrschen, so besteht Einverständnis dar-

über, daß die Angehörigen und die Schutzgebietseingeborenen des einen vertragschließenden Teiles mitsamt ihren Gütern und Schiffen, sowie die Erzeugnisse und Fabrikate ihrer Gebiete, Besitzungen, Kolonien und Schutzgebiete in den Teilen der in dem gegenwärtigen Abkommen bezeichneten Territorien, welche unter den Einfluß oder die Herrschaft des anderen vertragschließenden Teiles fallen, an allen Vorrechten, Befreiungen und Vergünstigungen in bezug auf Handel, Verkehr, Besteuerung und Schiffahrt teilnehmen sollen, deren sich dort die Angehörigen und Schutzgebietseingeborenen des anderen vertragschließenden Teiles erfreuen.

Artikel XII

Das Ergebnis der in dem gegenwärtigen Abkommen getroffenen Vereinbarungen ist auf dem anliegenden Abdruck von Stanfords Karte von Afrika, London 1911, im allgemeinen ersichtlich gemacht.

Artikel XIII

Das gegenwärtige Abkommen soll die Konvention, die geheime Konvention und die geheime Note ersetzen, die am 30. August 1898 in London zwischen den vertragschließenden Mächten abgeschlossen und gezeichnet worden sind, und die hiermit außer Kraft gesetzt werden.

Artikel XIV

Das gegenwärtige Abkommen soll ratifiziert werden, und die Ratifizierungsurkunden sollen sobald als möglich ausgetauscht werden. Das Abkommen soll sofort nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft treten.

Zur Urkund dessen haben die Unterzeichneten, mit den nötigen Vollmachten versehen, das Abkommen unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen in doppelter Ausfertigung zu London, den . . . 1913.

Nr. 14 683

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 504 London, den 8. September 1913

Wie mir im Foreign Office durch Sir Eyre Crowe vertraulich mitgeteilt wird, ist die Prüfung des endgültigen deutschen Textes des portugiesischen Kolonialvertrages beendet und der Vertrag wird heute Sir Edward Grey zur formellen endgültigen Genehmigung übersandt. Die englische Regierung ist auf die vorgeschlagene Einfügung in den englischen Text des Artikels VII eingegangen, ebenso wie auf die Streichung des Zwischensatzes in Artikel XIII. Der von uns vor-

geschlagene deutsche Text ist ohne jede Abänderung angenommen worden.

Nach dem Vorschlage Sir Eyre Crowes wären die beiden Änderungen des englischen Textes sowie der ganze deutsche Text möglichst bald zu paraphieren. Der gesamte Vertrag wäre später durch den Kaiserlichen Botschafter und Sir E. Grey zu unterzeichnen.

Euere Exzellenz beehre ich mich um hochgeneigte Weisung gehorsamst zu bitten, ob die Paraphierung in der besprochenen Weise stattfinden soll *.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 684

Der Gesandte in Lissabon Rosen an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Eigenhändige Ausfertigung

Nr. 151 Lissabon, den 23. Oktober 1913
Geheim

Sir Arthur Hardinge ist auf einige Tage hierher zurückgekehrt, um seinen Haushalt aufzulösen. Er suchte mich sofort auf und teilte mir mit, er werde sich Ende des Monats nach Sevilla begeben, um dann gegen Mitte November die Botschaft in Madrid zu übernehmen. Er lenkte dann gleich das Gespräch auf das deutsch-englische Abkommen, dessen Verwirklichung, wie ihm Sir Edward Grey schriftlich und mündlich mitgeteilt hätte, nunmehr bevorstände. Aus den Äußerungen meines bisherigen englischen Kollegen mußte ich schließen, daß die Einigung zwischen der Kaiserlichen und der Großbritannischen Regierung bereits erfolgt sei, und daß es sich nur noch um die Bekanntgabe dieses Abkommens handle. Sir Arthur fragte, ob meine Regierung großen Wert auf baldige Bekanntmachung lege. Ich erwiderte, daß ich zwar glaubte, daß die Tatsache des Abschlusses des Abkommens, wenn sie in Deutschland bekannt würde, eine günstige Wirkung haben werde, insofern sie zur weiteren Besserung der deutsch-englischen Beziehungen in Publikum und Presse beitragen würde. Ich glaubte indessen, daß der Wunsch nach Veröffentlichung nicht von uns, sondern von der englischen Regierung ausginge, die, wie ich annähme, durch verfassungsrechtliche und parteipolitische Rücksichten sich hierzu genötigt sähe.

* Durch Erlaß Nr. 1597 vom 11. September wurde Kühlmann „zur Paraphierung des deutschen Textes des portugiesischen Kolonialvertrages und der beiden Änderungen an dem englischen Text" ermächtigt. Die Paraphierung zog sich indessen infolge Abwesenheit Sir E. Greys von London noch eine Weile hinaus. Erst am 21. Oktober konnte Kühlmann den tags zuvor von Sir E. Grey und ihm paraphierten Text der endgültigen Fassung des Vertrags übersenden.

Sir Arthur meinte indessen, nicht aus solchen Rücksichten sei der englische Wunsch nach Veröffentlichung des Abkommens hervorgegangen; die Sache hätte vielmehr eine Vorgeschichte, in der der eigentliche Grund zu suchen sei: Schon seit längerer Zeit hätte ihn der damalige Minister Vasconcellos gedrängt, die Einwilligung der englischen Regierung zur Bekanntgabe des „Windsor-Vertrages“ * zu erwirken. Er habe auch wiederholt in diesem Sinne nach London berichtet und habe schließlich die Weisung erhalten, der portugiesischen Regierung zu sagen, die britische Regierung stehe augenblicklich in Unterhandlungen mit Deutschland über die Veröffentlichung des Abkommens vom Jahre 1898, dessen hauptsächlicher Inhalt ja seinerzeit der portugiesischen Regierung mitgeteilt worden sei. Unter diesen Umständen trage England Bedenken, in die Veröffentlichung nur des Windsor-Vertrages zu willigen, da dies zu falschen Deutungen in Portugal und — wie Sir Arthur für mich hinzufügte — zu einer Verstimmung Deutschlands führen könnte. Es wünsche vielmehr den Vertrag von Windsor erst dann bekanntzugeben, wenn gleichzeitig auch das erwähnte deutsch-englische Abkommen veröffentlicht werden könnte.

Über den Windsor-Vertrag selbst sagte mir Sir Arthur Hardinge, dieser sei 1899 anläßlich der Anwesenheit des Königs Dom Carlos in Windsor abgeschlossen worden. Dom Carlos hätte Wert darauf gelegt, diesem Dokument den Namen Windsor-Vertrag beizulegen, um ihn als eine Erneuerung des im Jahre 1308 zwischen König Diniz von Portugal und König Eduard III. von England in Windsor abgeschlossenen Bündnisvertrages erscheinen zu lassen.

Eurer Exzellenz ist bekannt, daß seinerzeit über diesen neuen englisch-portugiesischen Vertrag viel Zweifel und Unklarheit geherrscht hat, und daß über seinen Inhalt die verschiedensten Meinungen ausgesprochen worden sind. Graf Hatzfeldt hatte in einem Bericht vom 4. Januar 1901 darüber geschrieben: „Die von Paris und Lissabon aus betriebene systematische Verbreitung von Gerüchten über ein neues englisch-portugiesisches Abkommen wird in gut unterrichteten Kreisen der City lediglich als ein Börsenmanöver angesehen, welches den Zweck hat, gewissen in Portugal interessierten Finanzleuten dazu zu verhelfen, zu einem günstigen Kurse ihre portugiesischen Papiere loszuwerden.“ — Auch hatte der englische Unterstaatssekretär ** dem Botschafter wiederholt versichert, daß kein Abkommen irgendwelcher Art zwischen England und Portugal getroffen worden sei! — Graf Tattenbach hatte dann auf Weisung des Auswärtigen Amts sich bemüht, sowohl von seinem englischen Kollegen *** wie auch von dem

* Über den „Windsor-Vertrag und seine Bedeutung“ vgl. Bd. XVII, Nr. 4981, Fußnote *** und Otto Hammann, Zur Vorgeschichte des Weltkrieges, S. 75 f.
** Sir T. Sanderson.
*** Sir S. Mac Donell.

portugiesischen Minister des Äußern * etwas Näheres über den Vertrag zu erfahren, aber vergeblich. Aus den Berichten jener Zeit gewinnt man den bestimmten Eindruck, daß die Regierung Lord Salisburys die Mitteilung des Vertrages an uns verhindert hat, zu der die beiden genannten Seiten ursprünglich geneigt schienen. Dieser Eindruck wird bestätigt, wenn man in Erwägung zieht, daß Lord Salisbury — damals überhaupt schon lange nicht mehr unser Freund — sehr wenig von dem deutsch-englischen Abkommen vom Jahre 1898 entzückt war. Die Verhandlungen zu dem Abkommen hatte, während er auf Reisen war, Herr Balfour mit Graf Hatzfeldt begonnen und so weit geführt, daß Lord Salisbury bei seiner Heimkehr nichts anderes übrig blieb, als sein placet dazu zu geben.

Über den Inhalt des Windsor-Vertrages habe auch ich Genaueres nicht in Erfahrung bringen können, indessen ist es mir kaum zweifelhaft, daß er die Garantie des portugiesischen Besitzstandes in Europa und über See durch England enthält. Dies ist mir mehrfach als die Hauptschwierigkeit für England bei Abschluß des Abkommens mit uns bezeichnet worden. Sir Arthur schien mir auch nicht unzufrieden zu sein, die dialektischen Künste, die dazu nötig sind, den Portugiesen die Kompatibilität des deutsch-englischen Abkommens mit dem Windsor-Vertrage begreiflich zu machen, seinem Nachfolger überlassen zu können.

Die Befürchtung liegt nicht ganz fern, daß die Bekanntgabe des Windsor-Vertrages, wenn sie gleichzeitig mit der des neuen deutsch-englischen Abkommens erfolgt, den für uns günstigen Eindruck des letzteren etwas abschwächen wird, wiewohl ja naturgemäß unser Abkommen eine Einschränkung jenes Vertrages bedeutet. Es wird sehr viel auf die Erklärungen ankommen, mit denen seinerzeit die Kaiserliche und die Großbritannische Regierung die Bekanntgabe des Abkommens begleiten werden. Wenn allzu beruhigende Erklärungen abgegeben werden sollten, wozu die Engländer bei dem Vorhandensein des Bünnisvertrages eventuell neigen dürften, dann würde uns möglicherweise der Weg zur Verwirklichung unsrer Bestrebungen aufs neue verbaut werden, in ähnlicher Weise wie uns 1899 durch den Windsor-Vertrag der Weg zur Verwirklichung der Vorteile verbaut wurde, die sich für uns aus dem Abkommen vom 30. August 1898 hätten ergeben sollen. Zur Abgabe von Erklärungen, welche den portugiesischen Wünschen allzuweit entgegenkommen, liegen aber heute auch für England nicht dieselben Veranlassungen vor wie vor 14 Jahren, wo die durch Soveral geschickt gepflegte Freundschaft zwischen König Eduard und Dom Carlos in höchster Blüte stand und wo für England die guten Dienste Portugals in Südafrika eine Lebensfrage waren. Es ist daher zu hoffen, daß die Instruktionen, welche Herr Carnegie in dieser Sache

* Arroyo.

erhalten wird, derartige sein werden, daß sie nicht mit der linken Hand das wieder fortnehmen, was uns die rechte zugestanden hat.

Rosen

Nr. 14 685

Der Gesandte in Lissabon Rosen an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 163 Lissabon, den 9. November 1913
Geheim

Das am 20. Oktober in London paraphierte deutsch-englische Abkommen über die portugiesischen Kolonien, welches Euere Exzellenz mir zur ganz vertraulichen Kenntnisnahme mitzuteilen die Geneigtheit hatten, ist in seiner nunmehrigen endgültigen Form ein Vertragsinstrument, dessen weittragende Bedeutung und erhebliche dem Deutschen Reiche gesicherte Vorteile für jeden einigermaßen politisch Geschulten auf den ersten Blick erkennbar sind. Wer auf die oft unerfreulichen Beziehungen der letzten 12 Jahre zwischen Deutschland und England zurückblickt und der mannigfachen Enttäuschungen gedenkt, die unsere Bestrebungen nach expansiver wirtschaftlich-politischer Betätigung erfahren mußten, wird geradezu überrascht sein, daß das endliche Ergebnis der langen Verhandlungen ein für uns so günstiges geworden ist. Dieser Eindruck wird noch bestätigt und verstärkt, wenn man das Abkommen einer genaueren Prüfung und einer Vergleichung mit dem Abkommen des Jahres 1898 unterzieht. Eine solche Vergleichung der beiden Abkommen muß, der Natur der Sache nach, nach zwei Richtungen erfolgen, der der Verteilung der Interessensphären und der der Realisierbarkeit. Der Verlust der portugiesischen Hälfte der Insel Timor — deren Gewinn für uns übrigens immer schon mehr als problematisch war — und des Streifens am linken Sambesiufer wird meiner Ansicht nach mehr als reichlich aufgewogen durch den Gewinn des mittleren Angola und durch das englische Desinteressement an São Thomé und Principe, den beiden Inseln, die wohl den wertvollsten Teil des ganzen portugiesischen Kolonialbesitzes ausmachen. Was wir in Afrika aufgeben, das wirtschaftlich von Engländern ganz beherrschte Gebiet am Sambesi und einen verhältnismäßig kleinen Teil des östlichen Angola, fällt kaum ins Gewicht gegenüber der Tatsache, daß nunmehr unsere Einflußsphäre in Angola mit Deutsch-Südwestafrika ein kompaktes Kolonialgebiet mit einer Küstenausdehnung von 20 Breitengraden bilden wird, dessen gute Häfen und fruchtbare, zur Ansiedelung geeignete Hochländer eine äußerst gedeihliche Entwickelung für die Zukunft verheißen.

Noch größer als auf dem Gebiete der Länderverteilung erscheinen mir die Vorzüge des neuen Abkommens im Hinblick auf die Möglichkeit seiner Verwirklichung. Das Abkommen vom Jahre 1898 war ganz auf der Voraussetzung aufgebaut, daß Portugal nahe vor einem unvermeidlichen finanziellen Zusammenbruch stände und froh sein werde, seine Kolonialzölle gegen ein von Deutschland und England zu gewährendes Darlehen zu verpfänden. Diese Voraussetzung hat sich als irrig erwiesen. Portugal hat seit jener Zeit keine größere Anleihe aufgenommen. Es hat sich finanziell — wenn auch nur mit Not — über Wasser gehalten und hat neuerdings sogar, wie es scheint, der Defizitwirtschaft ein Ende gemacht und sein Budget ins Gleichgewicht gebracht. Die rechtzeitige Erkenntnis dieser Tatsache hat Euere Exzellenz dazu geführt, in das neue Abkommen einige Klauseln hereinzubringen, welche unseren Bestrebungen auch ohne ein Anleihebedürfnis Portugals Rechnung tragen, so daß wir nicht wieder zu befürchten brauchen, daß uns das vertragsmäßig Gewonnene in der Praxis verloren geht.

Schließlich — last not least — ist die ganze Vereinbarung zwischen der Kaiserlichen und Großbritannischen Regierung nach allen Richtungen derartig abgewogen und ausgeglichen und trägt den beiderseitigen Bedürfnissen und Interessen so sehr Rechnung, daß beide Teile das Gefühl haben müssen, ein günstiges Geschäft gemacht zu haben. Es ist nicht zu befürchten, daß, wie bei anderen Auseinandersetzungen in älterer und neuerer Zeit, bei dem einen ein Stachel zurückbleibt. Vielmehr kann man zuversichtlich erwarten, daß die Bekanntgabe des Abkommens zu einer dauernden Verbesserung der deutsch-englischen Beziehungen wesentlich beitragen wird.

Soweit sich von hier aus beobachten läßt, liegen auch keine Anzeichen dafür vor, daß andere Mächte, beispielsweise Frankreich, der deutsch-englischen Verständigung gegenüber eine feindliche Haltung anzunehmen gedenken. Infolge einiger Indiskretionen der Presse ist naturgemäß die Wißbegierde meiner Kollegen stark gesteigert, indessen äußert sich diese bisher nicht in Formen, die auf eine bedenkliche Aufregung ihrer Regierungen schließen lassen, und es fällt mir nicht schwer, die nur schüchternen Anfragen ohne Unfreundlichkeit abzuweisen.

Was schließlich den leidenden Teil, Portugal selbst, betrifft, so ist der Augenblick des Bekanntwerdens des Abkommens ein verhältnismäßig günstiger. Das Land ist durch Parteikämpfe und innere Verschwörungen so sehr in Anspruch genommen, daß die dem Kolonialbesitz drohende Gefahr bis jetzt nicht die Erregung verursacht, die man sonst hätte erwarten müssen. In der hiesigen Presse erscheinen nicht einmal täglich Artikel, die sich mit der Kolonialfrage beschäftigen, und auch diese wenigen Artikel besprechen sie nur in einem ruhigen, mehr oder weniger resignierten Tone, indem sie die Regierung auffordern, dieser wichtigen Angelegenheit ihre volle Aufmerksamkeit

zu widmen, ohne aber positive Vorschläge zur Abwendung der Gefahr zu bringen. Bei dem Bekanntwerden des Textes des Abkommens müssen wir freilich mit einer gesteigerten Erregung der öffentlichen Meinung rechnen. Aber auch diese wird, bei den bevorstehenden heftigen Kämpfen nach Eröffnung der Kammern, wohl kaum so nachhaltig sein, wie es in normalen Zeiten der Fall sein würde.

Rosen

Nr. 14 686

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 2129 Berlin, den 12. Dezember 1913

Ew. pp. beehre ich mich beifolgend Abschrift eines Berichts des Kaiserlichen Gesandten in Lissabon vom 23. Oktober d. Js.*, betreffend die Veröffentlichung des deutsch-englischen Kolonialabkommens, zur gefälligen Kenntnisnahme zu übersenden.

Wenn die Annahme des Gesandten Rosen zutrifft, daß der sogenannte Windsor-Vertrag Portugal die Erhaltung seines kolonialen Besitzstandes durch England verbürgt, so würde die gleichzeitige Veröffentlichung dieses Abkommens mit unseren Vereinbarungen über die portugiesischen Kolonien zu solchen Mißdeutungen in unserer öffentlichen Meinung führen, daß die Folgen nicht nur für die deutsch-englischen Beziehungen, sondern auch für die Stellung der Kaiserlichen Regierung gar nicht zu übersehen sind. Es kann heute keinem Zweifel mehr unterliegen, daß die englische Politik sich seinerzeit den Konsequenzen entzogen hat, zu denen ein Festhalten an dem Grundgedanken hätte führen müssen, der dem deutsch-englischen Abkommen vom Jahre 1898 zu Grunde lag. Dieser Grundgedanke war die Aufteilung des portugiesischen Kolonialbesitzes zwischen uns und England. Die Anschauung, daß England sich damals einer Illoyalität gegen uns schuldig gemacht hat, ist in Deutschland weit verbreitet. Dieser Annahme würde neue Nahrung zugeführt, sie würde gerechtfertigt werden, wenn die Öffentlichkeit erfahren sollte, daß die englische Regierung tatsächlich sehr bald nach Abschluß des Vertrages von 1898 durch die Erneuerung von Vereinbarungen längst obsoleter englisch-portugiesischer Bündnisverträge der Verwirklichung der Abmachungen mit uns einen Riegel vorgeschoben hat. Der ungünstige Eindruck, den die Bekanntgabe dieser Tatsache bei uns hervorrufen würde, würde durch die Veröffentlichung unserer neuen Abmachungen mit England nicht

* Siehe Nr. 14 684.

paralysiert sondern im Gegenteil verschärft werden. Die gleichzeitige Publizierung beider Verträge müßte unserer öffentlichen Meinung als eine geflissentliche Betonung des rein akademischen Charakters der getroffenen Vereinbarung erscheinen. Es würde gegen England der Vorwurf mangelnder Loyalität und mangelnden Entgegenkommens gegen unsere kolonialen Bestrebungen, gegen die Kaiserliche Regierung der Vorwurf erhoben werden, mit England einen marché de dupe geschlossen zu haben.

Ew. pp. wollen nunmehr zunächst den Versuch machen, den Sachverhalt aufzuklären, indem Sie Sir E. Grey, ohne Sir Arthur Hardinge als Gewährsmann zu nennen, auf die Gerüchte anreden, die uns über die beabsichtigte Veröffentlichung des Windsor-Vertrages zu Ohren gekommen seien. Sollte der Minister auf eine Frage über den Inhalt des Vertrages zugeben, daß derselbe die Garantie der portugiesischen Kolonien durch England stipuliert, so wollen Sie Sir E. Grey unter Verwertung des Vorstehenden keinen Zweifel darüber lassen, daß die Kaiserliche Regierung bei dieser Sachlage der beabsichtigten Veröffentlichung unserer Abmachungen nicht zustimmen könne. Es würde dies aber nicht hindern, daß wir die portugiesische Regierung von dem wesentlichen Inhalt des Vertrages in Kenntnis setzen.

Jagow

Nr. 14 687

Der Gesandte in Lissabon Rosen an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 34 Lissabon, den 13. Dezember 1913

Minister des Auswärtigen* zeigte sich bei heutigem Diplomatenempfang gegenüber englischem Gesandten** sehr beunruhigt über den auf Afrika bezüglichen Passus Euerer Exzellenz Reichstagsrede***,

* Macieira.
** L. D. Carnegie.
*** In seiner Reichstagsrede vom 9. Dezember über die außenpolitische Lage hatte der Reichskanzler von Bethmann Hollweg auch die deutsch-englischen Kolonialverhandlungen berührt: „In Verfolgung des Grundgedankens, durch Verständigung über einzelne Fragen des weltwirtschaftlichen und kolonialpolitischen Wettbewerbs zwischen uns und England die Beziehungen beider Länder dauernd wieder in die ruhigen Bahnen zurückzuleiten, die sie eine Zeitlang zu verlassen drohten, haben wir weiterhin mit England Verhandlungen eingeleitet, um der möglichen Entstehung von wirtschaftlichen Gegensätzen in afrikanischen Gebietsteilen vorzubeugen. Ohne Beeinträchtigung der Rechte Dritter — ich will das scharf unterstreichen — arbeiten wir darauf hin, einen billigen Ausgleich für die Interessen beider Teile zu finden. Von einseitigen Verzichtleistungen Deutschlands ist dabei nicht die Rede, ebensowenig, wie die Presse behauptet hat, von Kompensationen, die in Vorderasien für Vorteile in Zentralafrika oder umgekehrt gemacht werden könnten. Ich muß mich für heute

umsomehr, als er soeben noch in der Kammer feierlich erklärt habe, es bestehe kein deutsch-englisches Abkommen über portugiesische Kolonien.

Englischer Gesandter hat geantwortet, er habe keinerlei Instruktion erhalten, und stellte anheim, sich durch portugiesischen Gesandten in London* an das Foreign Office zu wenden. Mich hat der Minister des Auswärtigen auf den Gegenstand nicht angesprochen, doch halte ich Anfrage auch in Berlin für möglich.

Rosen

Nr. 14 688

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 710 London, den 15. Dezember 1913
Geheim

Bei meinem heutigen Besuche bei Sir Edward Grey brachte ich die Unterhaltung auch auf das portugiesische geheime Abkommen. Ich erwähnte, daß nach gewissen uns zugegangenen Nachrichten hier die Absicht zu bestehen schiene, gleichzeitig mit unserem Vertrag auch den sogenannten Windsor-Vertrag zu veröffentlichen. Uns sei der Inhalt unbekannt. Falls derselbe aber etwa einen Paragraphen enthielte, durch welchen England den gesamten portugiesischen Besitzstand aufrechtzuerhalten sich verpflichte, so würde die Veröffentlichung unseres Vertrages den gewünschten Erfolg, den Beweis eines guten Einvernehmens zwischen beiden Regierungen auch auf kolonialpolitischem Gebiete zu erbringen, in keiner Weise erreichen. Unsere öffentliche Meinung würde im Gegenteil gegen die Kaiserliche Regierung den Vorwurf erheben, daß sie sich habe aufs Glatteis führen lassen, und gegen England, daß es mit uns nicht aufrichtig verfahren sei.

Sir Edward Grey entgegnete, daß der neue Vertrag nichts weiter enthalte, als eine Bekräftigung des alten, in welchem allerdings von

---

auf diese Andeutungen beschränken, weil die Verhandlungen noch im Gange sind. Ich will nur hinzufügen, daß ich Grund zu der Annahme habe, es werde das Ergebnis der Verhandlungen, wenn sie in der von beiden Regierungen verfolgten Richtung abgeschlossen werden, in Deutschland und in England als eine annehmbare Lösung möglicher Gegensätze begrüßt werden. Ich hoffe, daß alsdann das Vertrauen, das unsere gegenwärtigen Beziehungen zur englischen Regierung kennzeichnet, auch auf diejenigen Kreise in beiden Ländern übergehen wird, die einer Wiederannäherung der beiden stammverwandten Völker einstweilen noch mit einer gewissen Skepsis gegenüberstehen.“

* Teixeira-Gomes.

einem Schutz des portugiesischen Besitzstandes die Rede sei. Dem wiederholten Drängen der portugiesischen Regierung, den Vertrag zu veröffentlichen, habe er nicht eher entsprechen wollen, als bis er auch in der Lage sei, den unsrigen bekanntzugeben. Ehe er aber an die portugiesische Regierung herantreten und ihr Mitteilung machen werde von dem Inhalt unserer Abmachungen, wolle er das gesamte Material zu meiner Kenntnis bringen, so daß wir in der Lage sein würden, vorher in der Frage Stellung zu nehmen.

Unter diesen Umständen habe ich geglaubt, von weiteren Schritten abstehen zu sollen, da wir dadurch in die Lage versetzt werden, unsere Zustimmung zur Veröffentlichung von dem Inhalte des Windsor-Vertrages abhängig zu machen.

Lichnowsky

Nr. 14 689

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 2159 — Berlin, den 18. Dezember 1913
Geheim — [abgegangen am 20. Dezember]

Die hier ergebenst beigefügte Korrespondenz des „Figaro“ * verrät eine bemerkenswerte Vertrautheit mit gewissen Einzelheiten unserer Verhandlungen mit der englischen Regierung über die portugiesischen Kolonien. Wenn in der Korrespondenz gesagt wird, daß die englische Regierung Frankreich von allen Phasen der Verhandlungen auf dem laufenden gehalten habe, so hat das für uns nichts Überraschendes und dürfte den Tatsachen entsprechen. Wir haben ganz bestimmte Anzeichen dafür, daß die Ententemächte regelmäßig auch von den vertraulichsten Unterredungen Kenntnis erhalten, die zwischen Ew. pp. und Sir E. Grey stattfinden. Solange England dem Konzern der Ententemächte formell angehört, werden wir uns damit abzufinden haben und dagegen nicht einmal etwas einwenden können.

Andererseits steht angesichts der Tatsache, daß die französische Presse wiederholt in der Lage gewesen ist, die Öffentlichkeit über

* Es handelt sich um einen Artikel „Les négociations anglo-allemandes“ im „Figaro“ vom 17. Dezember. Es hieß in dem Artikel unter anderem: „Du reste, l’Angleterre, dans un esprit de cordiale et loyale amitié qui n’est pas pour nous surprendre, a eu la courtoisie de tenir le gouvernement français au courant de toutes les phases de la conversation anglo-allemande. Il y a déjà quelques semaines, notre ministre des affaires étrangères, qui était alors M. Pichon, savait exactement à quoi s’en tenir sur le nouvel arrangement anglo-allemand.“

ganz intime Vorgänge zwischen den Mächten zu unterrichten, zu befürchten, daß in Paris zu dem Zweck, unseren portugiesischen Bestrebungen zu schaden, eines Tages Indiskretionen in der Sache zu einem für uns möglichst ungünstigen Zeitpunkt erfolgen. Ew. pp. beehre ich mich daher ganz ergebenst anheimzustellen, bei sich bietender Gelegenheit Sir E. Grey unter Verwertung des vorstehenden Gesichtspunktes eine gewisse Zurückhaltung gegenüber der französischen Regierung bezüglich der weiteren Erörterungen in vorsichtiger Weise nahezulegen, zu denen insbesondere die Frage der Veröffentlichung der Vereinbarungen noch Anlaß bieten dürfte.

Zimmermann

Nr. 14 690

Der Gesandte in Lissabon Rosen an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 36 Lissabon, den 22. Dezember 1913

Im Anschluß an Telegramm Nr. 34*.

Englischer Gesandter teilte mir mit, er habe soeben im Auftrage seiner Regierung dem portugiesischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten folgende Erklärung als Erwiderung auf seine Anfrage vom 13. Dezember gegeben:

„Das zwischen England und Deutschland verhandelte Abkommen gehe in keinem Punkte über den Rahmen von 1898 hinaus. England beabsichtige auch nicht, es hierüber hinaus auszudehnen und werde in jeder Weise die Integrität des portugiesischen Gebiets respektieren.“

Portugiesischer Minister zeigte sich sehr erfreut und fragte im Laufe der Unterhaltung, ob auch Windsor-Vertrag werde veröffentlicht werden. Englischer Gesandter hat sich hierüber zu ihm nicht geäußert, bestätigte aber mir gegenüber Absicht englischer Regierung, Windsor-Vertrag zugleich mit Abkommen zu veröffentlichen. Hierbei antwortete er mir auf eine unauffällige Zwischenfrage, der Windsor-Vertrag sei nur die Erneuerung der früheren englisch-portugiesischen Verträge, ohne neue Bestimmungen zu enthalten. (Es scheint mir, daß in diesem Vertrage auch einige unzeitgemäße Bestimmungen alter Verträge weggelassen oder abgeändert sind, um „up to date“ zu sein.)

Rosen

---

* Siehe Nr. 14 687.

Nr. 14 691

Der Gesandte in Lissabon Rosen an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 197 Lissabon, den 17. Dezember 1913
Vertraulich [pr. 24. Dezember]

Wir stehen vor dem Abschluß eines neuen Abkommens mit England über die portugiesischen Kolonien. Dieses Abkommen ist im wesentlichen eine Umarbeitung des Abkommens vom Jahre 1898 und seiner geheimen Zusätze. Wenn auch das neue Abkommen zweifellos eine Verbesserung sowohl hinsichtlich der Verteilung der Interessensphären wie auch der Realisierbarkeit bedeutet, so ist doch der ganze Aufbau desselben dem ursprünglichen Dokument analog und ähnlich. Wird es nun eine bessere Wirkung haben als das frühere? Wird es auf der einen Seite zu einer fruchtbaren Ausdehnung unserer Bestrebungen in Afrika führen und wird es zu einer dauernden Befestigung unserer guten Beziehungen mit England beitragen? Angesichts dieses Problems ist es keine müßige akademische Frage, weshalb denn das Abkommen vom Jahre 1898 auf kolonialem Gebiet so gänzlich unfruchtbar geblieben ist und für die Besserung unserer Beziehungen zu England nichts geleistet hat. Es lohnt sich schon, die Hauptgründe dieser bedauerlichen Erscheinung festzustellen, um einen ähnlichen Fehlschlag dieses Mal zu vermeiden. Ich sehe hierbei ab von den Gründen, die in der allgemeinen Weltlage zu suchen wären, dem Bureaukriege mit seinen Begleiterscheinungen, den vielfachen Mißverständnissen und Verstimmungen zu beiden Seiten der Nordsee, denn dies sind Faktoren, mit denen wir es jetzt nicht mehr zu tun haben. Ich beschränke mich darauf, die speziellen mehr lokalen Ursachen herauszuholen, die zur Täuschung unserer damaligen Erwartungen geführt haben. Es sind dies, so wie ich die Sache ansehe, hauptsächlich die folgenden:

1. Das ganze Abkommen vom 30. August 1898 war auf der irrigen Voraussetzung aufgebaut, daß Portugal vor einem finanziellen Zusammenbruch stände und es gewillt sein werde, gegen eine größere Anleihe die Einkünfte seiner Kolonien zu verpfänden. Diese Ansicht ging aus einer mangelhaften Kenntnis der portugiesischen Finanzen und aus einer geradezu falschen Beurteilung seiner ökonomischen Kräfte hervor. Weder hat Portugal seit jener Zeit bis heute eine größere Auslandsanleihe aufgenommen, noch sind seine Hilfsquellen derartig erschöpft, daß es außerstande wäre, das Gleichgewicht in seinem Staatshaushalte wiederherzustellen. Die wiederholten und dringlichen Versuche, die Graf Tattenbach damals zu machen hatte, die portugiesische Regierung zum Schlucken des vergifteten Anleihebissens

zu bewegen, hatten keine andere Wirkung als die Vermehrung des Mißtrauens gegen uns. Noch irriger war aber der Gedanke, eine portugiesische Regierung könne unter den durch das Abkommen gegebenen Umständen ihren Kolonialbesitz verpfänden und dadurch selbst gewissermaßen den Verzicht auf diesen auszusprechen. — Das neue Abkommen sieht neben dieser zur grauen Theorie gewordenen Voraussetzung noch andere Umstände vor, welche zu einer Veränderung der Besitzverhältnisse führen können, vermeidet also den Hauptfehler des Abkommens vom Jahre 1898.

2. Wir würden das negative Ergebnis unserer finanzpolitischen Berechnung weniger schmerzlich empfunden haben, wenn wir nicht auf wirtschaftlichem Gebiete gleich schwere Enttäuschungen hätten erleben müssen. In unserer ostafrikanischen Einflußsphäre bildete sich, zwar von einem Deutschen gegründet, aber doch als portugiesische Gesellschaft mit dem Schwerpunkt in London, die „Nyassa Company", ein Staat im Staate, mit so weitgehenden Prärogativen, daß sich dagegen zunächst kaum angehen ließ. In unserer westafrikanischen Einflußsphäre ging es kaum besser. Auch dort konstituierten sich fremde Gesellschaften, wie die Mossamedes-Gesellschaft, mit bedeutenden Vorrechten. Was aber deutscherseits am schmerzlichsten empfunden wurde, war die Erteilung der Konzession zum Bau der Benguellabahn seitens der portugiesischen Regierung an den englischen Unternehmer Robert Williams gegen Ende des Jahres 1902. Bei uns wurde gerade dies als eine Verletzung unseres Abkommens mit England angesehen, und die Tätigkeit der Kaiserlichen Gesandtschaft in Lissabon konzentrierte sich nunmehr darauf, herauszubekommen, ob — und eventuell in welchem Maße — die englische Regierung Herrn Williams, den als Nachfolger Cecil Rhodes' gefeierten „Empire builder", hierbei unterstützt hätte. Etwas Positives ist dabei für uns nicht herausgekommen, und das umfangreiche Aktenfaszikel über den Gegenstand, das mit Überraschung und Entrüstung beginnt, flaut zum Schlusse immer mehr ab bis zur völligen Resignation.

Es wäre naiv anzunehmen, daß bei dieser ganzen Angelegenheit die englische Regierung gar keine Rolle gespielt hätte. Es gab aber noch andere Wege als den der offiziellen Schritte des hiesigen großbritannischen Gesandten. Ein solcher führte über den damals so mächtigen Marquis de Soveral, nur war alles dies nicht nachzuweisen, und hätte man es nachweisen können, so wäre man damit auch nicht weiter gekommen.

Vom Standpunkt der Gegenwart zurückblickend, ist es natürlich leicht zu kritisieren. Auch darf man nicht vergessen, wie schlecht damals der Ruf aller portugiesischen Unternehmungen war, nachdem das Land durch Schädigung seiner auswärtigen Gläubiger den Kredit verloren hatte. Aber das hat doch die englischen Kapitalisten und Unternehmer nicht zurückgeschreckt. Weshalb sind gerade die deut-

schen so kleinmütig und untätig gewesen? Weshalb hat nicht ein deutscher Williams eine ähnliche Konzession nachgesucht? In den hiesigen Akten finde ich keinen ernstlichen Versuch deutscher Unternehmer, in unserer Interessensphäre ein größeres Kulturwerk ins Leben zu rufen. Es muß doch zugegeben werden, daß es bei uns an der nötigen Initiative gefehlt hat. Erwartete man diese Initiative vielleicht von der Regierung? Euere Exzellenz haben es selbst kürzlich ausgesprochen: „Wenn auch die Regierung durch Unterstützung und Anregung manches helfen kann, so muß doch — das liegt in der Natur der Sache — das meiste und die ganze Kleinarbeit von der Nation selbst geleistet werden." Dies trifft zweifellos gerade auf Verhältnisse zu, wie sie die portugiesischen Kolonien darboten.

Immerhin wollen Euere Exzellenz mir den Hinweis darauf gestatten, daß damals vielleicht doch seitens der Kaiserlichen Regierung etwas mehr hätte geschehen können, um den Strom des deutschen Kapitals auf ein Gebiet zu leiten, wo neben den wirtschaftlichen auch politische Früchte zu ernten waren. Gerade 1898 aber wurde dieser Strom nach einer ganz anderen Richtung abgelenkt, der Bagdadbahn. Wie sehr auch dieses großzügige Unternehmen geeignet schien, unserer Industrie und unserer kapitalistischen Organisation Ehre zu machen, so kann man sich doch die Tatsache nicht verhehlen, daß rein politische, das heißt territoriale Vorteile für uns nicht zu holen waren in Gebieten, die von uns nicht anders zu ereichen sind, als über fremde Ländergruppen oder über von anderen Nationen beherrschte Binnenmeere. Wenn nur der zehnte Teil der Summe, welche der Bau der Bagdadbahn erfordert — also etwa 75 Millionen Mark — auf Unternehmungen in Angola hätten verwendet werden können, so würde dieses zukunftsreiche Land schon jetzt wirtschaftlich und auch politisch nach Deutschland gravitieren. Was deutscherseits damals unterblieben ist, haben Engländer und Franzosen getan und sind uns auf beiden Seiten des Portugiesisch-Afrika zuvorgekommen. Es ist aber glücklicherweise noch nicht zu spät, um das damals Versäumte jetzt nachzuholen. Jedenfalls ist durch die Schaffung privater kultureller Unternehmungen auch heute noch weit mehr zu erreichen, als durch eine in manchen Kreisen Deutschlands noch jetzt in ihrem praktischen Wert überschätzte, der Kaiserlichen Regierung zugemutete Gewaltpolitik. Was die Regierung tun kann, ist der Schutz und die Förderung deutscher Unternehmungen und, soweit möglich, die Leistung von Garantien bei solchen, deren Ergebnisse erst nach längerer Zeit zu erwarten sind.

3. Noch ein dritter wesentlicher Faktor hat sicher zur Unfruchtbarkeit des früheren Abkommens beigetragen; die Unmöglichkeit durch die Presse aufklärend und ermunternd auf das deutsche Publikum einzuwirken, da ja das Abkommen mit seinen wichtigen Zusätzen geheim gehalten werden mußte. Niemand hat so recht erfahren, worauf die Vereinbarung eigentlich hinauslief und namentlich, welches nun die Gebiete

waren, die der deutschen Unternehmung offenstanden. Das hatte zur natürlichen Folge, daß einerseits sich die Finanz- und Industriekreise nicht recht an Unternehmungen in Portugiesisch-Afrika heranwagten, andererseits aber im Publikum phantastische Ideen über die Tragweite des Abkommens entstanden, die mehr geschadet als genützt haben, bis schließlich das Interesse an der Frage erkaltete. Die Bekanntgabe des neuen Abkommens, die ja gewiß auch ihre Nachteile hat, bietet uns nun doch den Vorteil, daß es der Kaiserlichen Regierung offensteht, durch aufklärende Mitteilungen an die Presse auf die gewaltigen Möglichkeiten wirtschaftlicher Entfaltung in genau bestimmten weiten Gebieten hinzuweisen und gleichzeitig die Dinge auf ihr richtiges Maß zurückzuführen. Eine enge Fühlungnahme mit der Presse ist schon allein erforderlich, um zu verhindern, daß durch irrige Auffassungen die immer noch leicht irritierbare öffentliche Meinung in England aufs neue gegen uns erregt wird. Die Hauptsache aber bleibt, daß das deutsche Publikum sich des Wertes der erlangten Möglichkeiten bewußt wird und sie zu schätzen lernt.

Eine klare Erkenntnis der Hauptursachen, welche zur Ergebnislosigkeit des Abkommens von 1898 geführt haben, wird jedenfalls dazu beitragen, daß wir nicht nach weiteren 15 Jahren wieder darüber zu klagen haben, daß wir nichts erreicht haben und daß uns andere im Wettbewerb zuvorgekommen sind.

Rosen

Nr. 14 692

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 4 Berlin, den 3. Januar 1914

Ew. pp. beehre ich mich beifolgende Abschrift eines Berichts des Kaiserlichen Gesandten in Lissabon vom 22. Dezember v. Js.* zu übersenden, der die Angaben Sir E. Greys über den Inhalt und die beabsichtigte Veröffentlichung des Windsor-Vertrages bestätigt. Wenn Mr. Carnegie auch seinerseits hervorhebt, der Vertrag sei nur eine Erneuerung des alten englisch-portugiesischen Vertrages, so mag das formell zutreffen. Materiell bedeutet aber der Windsor-Vertrag die Übernahme ganz neuer Verpflichtungen gegenüber Portugal, insofern als zur Zeit des Abschlusses des letzten englisch-portugiesischen Bündnisvertrages vom Jahre 1661 Portugal seine heutigen kolonialen Besitzungen in Afrika noch gar nicht erworben hatte. Wenn in diesem

* Siehe Nr. 14 690.

Vertrage England sich dazu verpflichtete, „alle Eroberungen und Kolonien der Krone Portugal gegen alle gegenwärtigen oder zukünftigen Feinde zu verteidigen und zu schützen,“ so liegt es auf der Hand, daß diese Verpflichtung die Übernahme einer Schutzpflicht über den damaligen kolonialen Besitzstand Portugals, nicht aber über alle seine etwaigen zukünftigen Eroberungen oder Erwerbungen bedeutete. In der nachträglichen Ausdehnung dieser Schutzpflicht auf den portugiesischen Besitzstand zur Zeit des Abschlusses des Windsor-Vertrages liegt die Illoyalität des englischen Vorgehens. Auch ein so naiver Staatsmann wie Sir E. Grey wird sich der Tatsache nicht verschließen können, daß es unmöglich ist, die öffentliche Meinung in Deutschland hierüber hinwegzutäuschen. Es wird hiernach die Aufgabe Ew. pp. sein müssen, den Minister von der Untunlichkeit der Veröffentlichung unserer Vereinbarungen zu überzeugen. Ich möchte der Ansicht Ausdruck geben, daß es sich empfiehlt, unseren Standpunkt rückhaltlos mit allem Freimut und allem Nachdruck bei der ersten Gelegenheit zu vertreten, bei der der Minister auf die Frage zurückkommt. Die Ausführungen Ew. pp. in dem gefälligen Bericht vom 19. v. Mts. — Nr. 728* — veranlassen mich übrigens, daran zu erinnern, daß die Veröffentlichung vereinbarungsgemäß überhaupt erst erfolgen sollte, nachdem die dort erwähnten Bestrebungen bis zu einem gewissen Grade verwirklicht sein würden. Wenn unsere Bemühungen in dieser Richtung bis jetzt zu einem positiven Ergebnis nicht geführt haben, so liegt das zum Teil in der Persönlichkeit des Herrn Davies, dem unsere Bankkreise wie unsere Kolonialverwaltung durchaus ablehnend gegenüberstehen, nachdem sich seine Angaben durchweg als unzutreffend erwiesen haben, zum Teil in den Schwierigkeiten, die der Beschaffung der erforderlichen finanziellen Garantien des Reichs bis vor kurzem entgegenstanden. Die Befürchtung, daß nach Veröffentlichung unserer Abmachungen der Preis für die Erwerbung der Majorität des Aktienkapitals der Benguella-Bahn wie der Nyassa-Kompagnie sich höher stellen werde, ist, wie ich nebenbei bemerken möchte, unbegründet. Beide Unternehmungen sind zurzeit in so hohem Grade onerös, daß ihre Anteile lediglich einen Affektionswert haben und jeder auch noch so geringe Kaufpreis eine Entlastung der derzeitigen Besitzer darstellt. Hieran würde auch die Veröffentlichung unseres Abkommens nichts ändern, und wir würden lediglich, wie sich das auch jetzt schon empfiehlt, zu warten haben, bis ein Angebot an uns herantritt, das uns annehmbar erscheint.

Jagow

---

* In seinem Bericht vom 19. Dezember 1913 hatte Fürst Lichnowsky auf den Abschluß von Konzessionsverhandlungen mit dem englischen Unternehmer Davies gedrungen, da nach Veröffentlichung des deutsch-englischen Abkommens die Erlangung von Konzessionen seitens Portugals erschwert sein werde.

Nr. 14 693

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Gesandten in Lissabon Rosen

Konzept

Nr. 9 Berlin, den 7. Januar 1914

Die Berichterstattung Euerer Hochwohlgeboren hat in dankenswerter Weise dazu geführt, die eigentlichen Beweggründe aufzuklären, die dem Wunsch der englischen Regierung nach Veröffentlichung unserer Abmachungen über die portugiesischen Kolonien zugrunde liegen. Sir Edward Grey hat inzwischen dem Kaiserlichen Botschafter in London bestätigt, daß er dem Drängen der portugiesischen Regierung nach Veröffentlichung des sogenannten Windsor-Vertrages nicht eher habe entsprechen wollen, bis er nicht in der Lage sei, auch die mit uns getroffenen Abmachungen bekanntzugeben. Der Vertrag mit Portugal enthalte nichts weiter als eine Bekräftigung des alten Bündnisvertrages, in dem allerdings von einem Schutz des portugiesischen Besitzstandes die Rede sei. Der Minister stellte nähere Angaben darüber in Aussicht.

Die Tatsache allein, daß nur wenige Jahre nach Abschluß des deutsch-englischen Vertrages von 1898 die englische Regierung Vereinbarungen erneuerte und damit auf die afrikanischen Kolonien Portugals ausdehnte, die in längst obsolet gewordenen englisch-portugiesischen Bündnisverträgen enthalten waren, genügt, um die Wirkungen voraussehen zu lassen, die die gleichzeitige Bekanntgabe unserer Vereinbarungen mit der förmlichen Proklamierung der englischen Schutzpflicht über den portugiesischen Kolonialbesitzstand auf unsere öffentliche Meinung und in der weiteren Folge auf die deutsch-englischen Beziehungen ausüben würde. Es ist daher unser ernstes Bestreben, die englische Regierung von der Untunlichkeit der beabsichtigten Veröffentlichung zu überzeugen.

Daß diese Veröffentlichung unterbleibt, erscheint auch im Interesse unserer Bestrebungen erwünscht, in dem uns zugewiesenen Teil der portugiesischen Kolonien wirtschaftlich festen Fuß zu fassen. Der Ansicht, die Ew. pp. in dem gefälligen Bericht vom 17. v. Mts. — Nr. 197* — vertreten haben, daß die Bekanntgabe des Abkommens die wirtschaftliche Erschließung dieser Gebiete durch deutsches Kapital und deutsche Arbeit fördern werde, vermag ich mich nicht anzuschließen. Die bekannte derzeitige Abneigung deutscher Finanz- und Industriekreise gegen eine intensivere Betätigung in dem kolonialen Afrika, die wir in unseren eigenen Kolonien empfinden, dürfte durch

* Siehe Nr. 14 691.

Aufklärungsarbeit in der Presse schwerlich überwunden werden. Der staatlichen Initiative wird es vorläufig auch weiter vorbehalten bleiben müssen, den in Betracht kommenden Faktoren unseres Wirtschaftslebens durch unmittelbare Einwirkung die Beteiligung an Unternehmungen in unseren portugiesischen Interessensphären nahezulegen und durch direkte oder indirekte Unterstützung zu erleichtern. Soweit es sich dabei nicht, wie bei der Benguella-Bahn, um den Erwerb der Majorität des Aktienkapitals bereits bestehender Unternehmungen handelt, wird die Erlangung neuer Konzessionen für bestimmte Objekte, wie Eisenbahnlinien, in Frage kommen, deren Ausbeutung deutschem Kapital oder vorgeschobenem fremdem Kapital mit tatsächlicher deutscher Kontrolle zufallen würde. Durch eine erfolgreiche Tätigkeit Ew. pp. in dieser Richtung würden unsere Interessen eine wesentliche Förderung erfahren. Daß die portugiesische Regierung nach Bekanntwerden unserer Vereinbarungen mit England solchen Bestrebungen mit dem größten Mißtrauen und Widerstreben gegenüberstehen würde, dürfte aber auf der Hand liegen.

Schließlich möchte ich nicht verfehlen, Ew. pp. darauf aufmerksam zu machen, daß die Gründung der „Nyassa-Kompagnie" und der „Mossámedes-Gesellschaft" zeitlich lange vor Abschluß unseres Vertrages vom Jahre 1898 erfolgt ist und nicht nachher, wie Sie in Ihren Betrachtungen über das Vordrängen fremden Kapitals in unserer Interessensphäre anzunehmen scheinen.

J a g o w

Nr. 14 694

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 5 London, den 7. Januar 1914
Geheim

Ich benutzte meinen heutigen Besuch bei Sir Edward Grey, um nochmals darauf hinzuweisen, daß die gleichzeitige Veröffentlichung des deutschen und des portugiesischen Geheimvertrages bei unserer öffentlichen Meinung den übelsten Eindruck hervorrufen müßte und bei uns daher zu den ernstesten Bedenken Anlaß gäbe.

Sir Edward entgegnete abermals, daß der sogenannte Windsor-Vertrag nur eine Bekräftigung des früheren alten enthielte und auf Drängen der Portugiesen geschlossen worden sei, die von dem Abschluß unseres geheimen Vertrages Wind bekommen hätten. Den wiederholten Wunsch der Portugiesen auf Veröffentlichung ihres Ver-

trages habe er immer unter Hinweis darauf zurückgewiesen, daß er nur gleichzeitig mit dem unsrigen veröffentlicht werden könne.

Ich entgegnete, daß es doch zweierlei sei, ob der Besitzstand vom Jahre 1661 oder der Besitzstand vom Jahre 1899 gewährleistet werde. Der Minister war von diesem Einwand sichtlich überrascht und sagte, dieser Gedanke sei ihm ganz neu, und er wolle sich daraufhin die Verträge noch einmal ansehen. Als ich ihn hierauf fragte, ob er in der Lage sei, mir Einsicht in den letzten Vertrag zu gestatten, da dessen Inhalt unsere Stellungnahme sehr wesentlich beeinflussen würde, stellte er mir eine baldige Antwort in Aussicht. Anscheinend kennt er die Verträge selbst nicht mehr genau und will sie nochmals gründlich studieren.

Übrigens gab er mir noch zu verstehen, daß auch für ihn die Frage der Veröffentlichung durchaus keine brennende sei.

Lichnowsky

Nr. 14 695

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 26 London, den 29. Januar 1914
Geheim

Bei meinem heutigen Besuche bei Sir Edward Grey kam der Minister auf unser geheimes Abkommen über die portugiesischen Kolonien zu sprechen und sagte, er wolle mir den Inhalt des sogenannten Windsor-Vertrags unserem Wunsche gemäß mitteilen. Dieser letzte Vertrag mit Portugal bestätige im wesentlichen alle früheren, nehme aber insbesondere Bezug auf zwei frühere Artikel, und zwar auf den Artikel 1 des Londoner Vertrags vom 29. Januar 1642 und auf den geheimen Artikel des Vertrags vom 28. April 1660. Nach letzterem, auf den mich Sir Edward besonders aufmerksam machte, verspricht England „to defend and protect all conquests or colonies belonging to the crown of Portugal against all its enemies as well future as present". Neue Zusätze enthalte der Windsor-Vertrag nicht, wohl aber habe die britische Regierung die Verpflichtung übernommen, den portugiesischen Besitzstand jederzeit zu schützen, und zwar nach Maßgabe der jeweiligen Ausdehnung.

Sir Edward meinte nun, daß er unsere Bedenken vollkommen würdige, und schien einzusehen, daß die gleichzeitige Veröffentlichung beider Verträge bei uns einen unerwünschten Eindruck hervorbringen würde. Er habe sich die Sache daher überlegt und glaube, daß ein

Ausweg zu finden sei, wenn zunächst nur die Verträge von 1898 und 1899 veröffentlicht würden, also der bisherige deutsch-englische und der letzte britisch-portugiesische; die Veröffentlichung unseres jüngsten Vertrages aber erst später nachfolge.

Auf diese Weise würde der Angelegenheit die Spitze genommen, da die jetzigen Staatsmänner nicht verantwortlich gemacht werden könnten für frühere Verträge; unser neuester Vertrag würde alsdann später nur als eine naturgemäße Weiterentwickelung des früheren erscheinen und könne daher zu Angriffen und Mißdeutungen keinen Anlaß bieten.

Der Minister, der die beiden genannten älteren Verträge, das heißt die von 1898 und 1899, möglichst bald veröffentlichen möchte, wird sicherlich für die Bekanntgebung unserer jüngsten Abmachung einen uns genehmen Zeitpunkt abwarten wollen. Er bat mich, seinen Vorschlag Euerer Exzellenz zur Prüfung zu übermitteln. Ich versprach dies zu tun, und enthielt mich vorläufig der Erwiderung. Ich darf daher bitten, mich bald in die Lage setzen zu wollen, Sir Edward zu antworten. Erwähnen möchte ich noch, daß der Windsor-Vertrag die beiden angegebenen Paragraphen wörtlich anführt, sie also der Öffentlichkeit, auch ohne besonderes Aktenstudium, bekanntgegeben werden. Trotz mancher Bedenken glaube ich mich aber dem diesseitigen Vorschlage anschließen zu sollen, da er gewissermaßen eine historische Grundlage schafft und die Gegenwart entlastet. Zu einem völligen Verzicht auf die Veröffentlichung aber wird die hiesige Regierung, schon weil sie sich durch Versprechungen gebunden fühlt, die sie den Portugiesen gegenüber eingegangen ist, wohl kaum zu veranlassen sein.

Lichnowsky

Nr. 14 696

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 29 — London, den 7. Februar 1914
Geheim

Für Herrn Staatssekretär von Jagow.

Brief erhalten*. Es ist vollkommen ausgeschlossen, daß man hier darauf eingeht, in das preamble unseres letzten Vertrages eine

---

* Nicht bei den Akten.

ausdrückliche Außerkraftsetzung des Windsor-Vertrages aufzunehmen. Es wäre daher zwecklos, mich zu beauftragen, mit einem solchen Anliegen an Sir E. Grey heranzutreten. Hier wünscht man, wie ich wiederholt auseinandergesetzt habe, den seit Jahrhunderten mit Portugal bestehenden Bündnisvertrag, der ja lediglich in Windsor erneuert wurde, wenigstens der Form nach mit unserem Vertrag in Einklang zu bringen. Kein englischer Minister würde sich dazu verstehen, unter Außerachtlassung dieser Form, das heißt unter offenkundiger Verletzung der souveränen Rechte Portugals einen Vertrag zu schließen, der die Beraubung einer befreundeten, und in diesem Fall noch dazu verbündeten Macht offenkundig zum Zwecke hätte. Selbst die über Marokko abgeschlossenen Verträge haben meines Wissens zunächst die volle Souveränität des Sultans gewährleistet. Alle mit England über die portugiesischen Kolonien abgeschlossenen Verträge behandeln formal im wesentlichen die Schaffung beiderseitiger Interessensphären. Und unsere eigentlichen Absichten sind hier genau bekannt, und ist denselben in beiden Verträgen dadurch Rechnung getragen, daß Verhältnisse berücksichtigt wurden, welche die Möglichkeit schaffen, die alte englisch-portugiesische Vertragsgrundlage zu umgehen und gewaltsame Eingriffe in portugiesische Hoheitsrechte gelegentlich herbeizuführen. Ich vermag daher nicht einzusehen, wie das deutsche Publikum, namentlich, falls die Veröffentlichungen unter entsprechendem Hinweis auf die vorhandenen Aussichten und Möglichkeiten erfolgen, an dem Fortbestand und der Erneuerung alter Verträge Anstoß nehmen könnte in der Erwartung, daß zwischen uns und England in Friedenszeiten die Eroberung des Besitzstandes einer befreundeten Macht verabredet wurde.

Lichnowsky

Nr. 14 697

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Privatbrief. Konzept

Vertraulich — Berlin, den 26. Februar 1914

Ich hätte in meinem letzten Brief an Sie den Vorschlag, die Engländer in dem preamble zu unserem portugiesischen Vertrag den Windsor-Vertrag abschwören zu lassen, gewiß nicht gemacht, wenn ich hätte voraussehen können, daß der Gedanke, diese Anregung bei Grey vertreten zu sollen, Sie so alarmieren würde. Ich dachte natürlich nur an eine gelegentliche Bemerkung in dem Sinne, daß, wie die Dinge nun einmal lägen, wohl nichts anderes übrig bleibe, als den Windsor-

Vertrag wieder rückgängig zu machen, wie ja auch seinerzeit England durch diesen Vertrag unsere Abmachungen von 1898 annulliert hat. An eine solche halb im Ernst, halb im Scherz gemachte Bemerkung ließe sich ja dann eine weitere Diskussion der ganzen Frage leicht anknüpfen. Denn, wie ich Ihnen schon schrieb, bildet der Vorschlag Greys, die Verträge von 1898 und 1899 gleichzeitig zu veröffentlichen, keine geeignete Lösung des Problems. Unsere öffentliche Meinung geradezu mit der Nase darauf zu stoßen, daß unsere Vereinbarungen von 1898 durch England im Jahre 1899 bereits illusorisch gemacht wurden, würde doch nicht sehr zweckmäßig sein. Grey hat es wiederholt — ich glaube auch öffentlich — ausgesprochen, wieviel ihm daran gelegen ist, die englische Politik von dem auf ihr lastenden Odium der Unzuverlässigkeit zu befreien. Es ist kaum zweifelhaft, daß sein zähes Festhalten an der Entente und speziell auch die weitgehende, durch den Wortlaut der Abmachungen von 1904 nicht bedingte Gefolgschaft, die der Minister Frankreich in der Marokkofrage hat zuteil werden lassen, nicht zum wenigsten auf die Besorgnis zurückzuführen war, anderenfalls den Ruf „perfidious Albion" wieder erschallen zu hören. Ich glaube, daß, wenn Sie ihm Ihre Besorgnisse über die Beurteilung zum Ausdruck bringen, die der englische Schachzug im Jahre 1899 in der Öffentlichkeit finden könne, das seinen Eindruck nicht verfehlen würde. Grey ist ja, wie im Privatleben so auch politisch, zweifellos ein Sonderling und bedarf einer sehr vorsichtigen und geschickten Behandlung. Auf die scheinen Sie sich aber doch gerade zu verstehen. Ich erinnere Sie zum Beispiel an die Episode, als wir im vergangenen Frühjahr noch gewisse Zusätze zu dem preamble unseres Vertrages durchzusetzen wünschten. Sie waren damals sehr unzufrieden mit uns und haben, wie ich weiß, Ihrem Unmut über den hier herrschenden „Bureaukratismus" und das uns mangelnde Augenmaß für das in England Erreichbare freien Lauf gelassen. Um so erleichterter atmeten wir auf, als Sie bald darauf melden konnten, Grey habe lachend das Zutreffende Ihrer Argumente anerkannt. So wurde das preamble unseren Wünschen entsprechend amendiert und damit eine für unsere öffentliche Meinung sehr wesentliche Verbesserung des Vertrages erzielt. Um dieselbe Zeit schrieben Sie mir in einem Privatbrief vom 2. Juli*, der mir vorliegt, in der Bagdadbahnfrage und der portugiesischen Frage hätten wir so ziemlich alles erreicht, was zu erreichen sei. Sie rieten dringend zum Abschluß. Was haben Sie nicht in der Zwischenzeit noch alles durchgesetzt durch ruhiges, zähes Festhalten an unseren Forderungen, ohne daß unsere Beziehungen zu England darunter gelitten hätten! Gute Beziehungen sind ja schließlich auch nicht Selbstzweck, sondern nur dann von Wert, wenn dabei etwas Positives herauskommt. Die englische Politik läuft auf

---

* Siehe Nr. 14 671.

eine nüchterne, konsequente, von jeder Sentimentalität sich fernhaltende Verfolgung der englischen Interessen hinaus. Es ist kein Grund vorhanden, warum wir nicht dasselbe System zur Anwendung bringen sollen. Es bedarf aber keiner näheren Begründung, daß die Veröffentlichung unserer Verträge über die portugiesischen Kolonien unserem Interesse nicht entspricht, wenn man die Vorteile und Nachteile gegeneinander abwägt. Ein gewisser Vorteil liegt ja gewiß darin, daß wir nach Bekanntwerden der beiderseitigen Interessensphären das Eindringen englischen Kapitals in unsere Interessensphäre weniger zu besorgen haben. Dem steht aber als schwerer Nachteil der von portugiesischer Seite zu erwartende Widerstand gegen das Eindringen unseres eigenen Kapitals in den betreffenden Teilen des portugiesischen Kolonialbesitzes gegenüber. Wir haben schließlich — wie Sie wissen, mit großem Widerstreben — dem englischen Wunsch nachgegeben und uns zu der Veröffentlichung bereit erklärt. Allerdings konnten wir damals unmöglich annehmen, daß uns die englische Regierung eine so gewichtige Tatsache wie den Abschluß des Windsor-Vertrages verschweigen würde. Ich kann Grey den Vorwurf nicht ersparen, daß er in dieser Hinsicht nicht ganz loyal gehandelt hat. Natürlich hat es keinen Zweck, darüber mit ihm rechten zu wollen. Aber wir haben andererseits keinen Anlaß, uns zu seiner Entlastung sein Argument zu eigen zu machen, der Windsor-Vertrag sei nichts anderes als die alten Bündnisverträge. Das ist eben durchaus nicht der Fall. In dem Vertrage von 1660 steht *kein Wort* davon, daß die englische Regierung sich verpflichtet, den portugiesischen Besitzstand jederzeit zu schützen, und zwar *nach Maßgabe der jeweiligen Ausdehnung*. Wenn sich diese Verpflichtung aus dem *Windsor-Vertrag* ergibt, so müßte darin mehr enthalten sein, als Artikel 1 des Londoner Vertrages von 1642 und der Geheimartikel des Vertrages von 1660 besagt. Es ist aber doch kaum anzunehmen, daß England im Jahre 1899 die grausame Ironie gehabt haben sollte, dem portugiesischen Bundesgenossen etwaige künftige koloniale Erwerbungen zu garantieren! Stand das aber nach englischer Auffassung schon in den alten Verträgen, wozu bedurfte es dann überhaupt deren Erneuerung im Jahre 1899? Die englische These ist eben ganz unhaltbar, wenn auch Diskussionen darüber vielleicht zwecklos sind. Aber ein Festhalten an unserer Auffassung Grey gegenüber empfiehlt sich zur Stärkung unserer Position.

Was nun die weitere Behandlung der Angelegenheit betrifft, so bitte ich Sie, sobald dieselbe wieder zur Sprache kommt — wir haben ein Interesse an einer dilatorischen Behandlung im Hinblick auf unsere wirtschaftlichen Pläne in Angola und Nyassaland, deren Verwirklichung immerhin noch geraume Zeit erfordern wird —, Grey nochmals sehr nachdrücklich zunächst den Verzicht auf die Veröffentlichung der Verträge überhaupt nahezulegen. Sollte sich der Minister, wie vorauszu-

sehen, hierauf nicht einlassen wollen, so sagen Sie ihm, das Äußerste, was Sie glaubten, hier erwirken zu können, sei, daß wir der Veröffentlichung zustimmen würden, wenn die Veröffentlichung des Windsor-Vertrages unterbliebe. Ich bemerkte hierzu, daß aus keinem der Berichte aus Lissabon — die der Botschaft mitgeteilt sind — hervorgeht, daß England der portugiesischen Regierung gegenüber eine Verpflichtung zur Veröffentlichung übernommen hat. Auch ist es schließlich die Sache der englischen Regierung, wie sie sich darüber mit Portugal auseinandersetzen will. Es ist nicht unsere Aufgabe, uns darüber den Kopf zu zerbrechen. Einem gleichzeitigen Hinweis auf die alten Bündnisverträge steht ja nichts im Wege. Enthält nach Ansicht Sir E. Greys der Windsor-Vertrag nichts, was nicht schon in diesen Verträgen enthalten war, so ist auch die Veröffentlichung des Windsor-Vertrages überflüssig. Es genügt ja vollständig die Bezugnahme auf die alten Vereinbarungen! Besser ist es natürlich, auch diese Bezugnahme unterbleibt, weil man bei uns auch daraus wieder folgern wird, daß après tout unsere ganzen Vereinbarungen ziemlich wertlos papierne Abmachungen sind. Bei dem großen Einfluß, den Sie bei Grey haben, und der Vollendung, mit der Sie die englische Sprache beherrschen, kann ich mir kaum vorstellen, daß es Ihnen nicht schließlich gelingen sollte, ihn zu überreden. Liegen ihm die Beziehungen zu uns wirklich am Herzen, so muß er doch auch einmal zu einem Opfer bereit sein, das doch wirklich nicht sehr groß ist, wenn man die Stellung Englands in Portugal in Betracht zieht, wo die Engländer doch schließlich alles tun können, was sie wollen.

Also seien Sie etwas optimistischer in Beurteilung unserer englischen Freunde. Ich möchte glauben, Sie sehen manchmal etwas zu schwarz, auch wenn Sie der Ansicht Ausdruck verleihen, im Kriegsfalle werde England auf alle Fälle an der Seite Frankreichs gegen uns zu finden sein. Wir haben doch nicht umsonst unsere Flotte gebaut, und man wird sich meiner Überzeugung nach im gegebenen Falle in England doch sehr ernstlich die Frage vorlegen, ob es denn ganz so einfach und ungefährlich ist, den Schutzengel Frankreichs gegen uns zu spielen.

Recht unerfreulich ist übrigens die tendenziöse Berichterstattung Ihres Marineattachés. Können Sie ihn nicht etwas mehr an die Leine nehmen? Diese ewigen Hetzereien und Verdächtigungen der englischen Politik* sind außerordentlich störend, besonders weil en haut lieu damit immer gegen mich argumentirt wird. Letzteres natürlich streng vertraulich.

Jagow

---

* Vgl. dazu Kap. CCXCII.

Nr. 14 698

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 40 London, den 1. März 1914

Geheim
Für Staatssekretär Herrn von Jagow
Antwort auf Brief*.
Veröffentlichung beider Verträge auf unbestimmte Zeit vertagt.
Lichnowsky

Nr. 14 699

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 112 London, den 3. März 1914
Geheim

Wie bereits kurz gemeldet**, ist es mir gelungen, Sir E. Grey dazu zu bestimmen, auf die Veröffentlichung der geheimen Verträge, und zwar sowohl auf die mit uns wie auf den mit Portugal vorläufig zu verzichten. Ich legte dem Minister dar, wie der sogenannte Windsor-Vertrag, selbst wenn er nur die Bekräftigung der früheren britisch-portugiesischen Verträge enthielte, bei unserer öffentlichen Meinung dennoch einen ungünstigen Eindruck hervorrufen und jedenfalls die erfreuliche Wirkung, die unser Übereinkommen verursachen würde, beeinträchtigen könnte. Es würde sich daher empfehlen, wenn es gelänge, die gesamte Veröffentlichung hinauszuschieben oder zu unterlassen, zum mindesten aber den Windsor-Vertrag auszuschalten.

Der Minister entgegnete, daß er von den Portugiesen gedrängt werde, auch den letzten Vertrag zu veröffentlichen, daß er sich aber unsern Wünschen nicht verschließen wolle, da er gerne alles vermeiden möchte, was vielleicht geeignet wäre, einen Schatten auf die öffentliche Stimmung zu werfen. Er sei aus zweierlei Gründen seinerzeit auf die Neubearbeitung des Vertrages eingegangen. Erstens, weil er durch Veröffentlichung desselben damals, wo unsere Beziehungen nicht so günstig gewesen seien wie heute, der Welt habe den Beweis er-

* Siehe Nr. 14 697.
** Vgl. Nr. 14 698.

bringen wollen, daß wir uns in wichtigen gemeinsamen Interessen verständigen könnten, um dadurch auch unsere beiderseitigen Beziehungen zu verbessern, und zweitens, weil es ihm daran gelegen sei, mit Rücksicht auf Australien die Insel Timor aus dem Vertrage herauszubringen.

Unsere Beziehungen hätten sich inzwischen wesentlich gebessert, sodaß es nicht mehr notwendig sei, durch Veröffentlichung des Vertrages Stimmung zu machen. Unsere beiderseitige Interessensphäre sei festgelegt, und wir könnten zum Beispiel in der Benguellabahnfrage unsere Zwecke verfolgen. Unter diesen Umständen läge auch für ihn augenblicklich kein Grund vor, zur Veröffentlichung zu schreiten.

Streng vertraulich erfahre ich, daß von französischer Seite heftige Vorstellungen hier erhoben wurden über den Inhalt unseres Vertrages, über den Einzelheiten in Paris bekannt geworden sind. Man nimmt dort namentlich Anstoß daran, daß São Thomé und Principe in den Vertrag eingeschlossen wurden, da diese Inseln nördlich des Äquators liegen und daher zur französischen Interessensphäre gehörten *. Überhaupt ist man in Paris über die zunehmende Innigkeit unserer Beziehungen mit England verstimmt **, und mögen wohl Rücksichten auf französische Empfindlichkeiten bei der Bereitwilligkeit Sir Edwards, von einer Veröffentlichung jetzt abzusehen, mitgespielt haben. Der bevorstehende Königsbesuch *** wird hiernach unseren Wünschen in dieser Richtung förderlich gewesen sein.

Lichnowsky

---

* Vgl. dazu Fürst Lichnowsky, Meine Londoner Mission 1912—1914 (Flugschriften des Bundes Neues Vaterland, Nr. 7/8), S. 15.

** Vgl. dazu den Brief des russischen Botschafters in Berlin Sverwejew an Sasonow vom 13. Februar 1914 (v. Siebert, Diplomatische Aktenstücke zur Geschichte der Ententepolitik der Vorkriegsjahre, S. 775 f.), in dem es über die Stimmung seines französischen Kollegen heißt: „Cambon blickt sehr trübe auf die beständigen Gerüchte einer Besserung in den englisch-deutschen Beziehungen, da er die Möglichkeit irgendeiner Annäherung zwischen diesen beiden Ländern in Zukunft zuläßt.“ Sverwejew selbst stellte sich im wesentlichen auf den gleichen Standpunkt: „Obwohl ich diese Befürchtungen nicht völlig teile, so kann ich mich doch nicht ganz dem Gedanken verschließen, daß Deutschland und England, nachdem sie damit angefangen, ihre ökonomischen Interessen in Afrika zu regeln, mit der Zeit zu wichtigeren Verhandlungen übergehen werden, welche letzten Endes zu einem gewissen Abkommen auch in politischen Fragen führen können. Ich kann von hier aus verfolgen, wie die deutsche Regierung bestrebt ist, der englischen entgegenzukommen, — aber ich habe natürlich nicht die Möglichkeit, zu beurteilen, welchen Eindruck diese Bemühungen auf die führenden Kreise Englands machen.“

*** Zu dem Besuche des englischen Königspaares in Paris (21. bis 24. April) vgl. Bd. XXXIX, Kap. CCC.

Nr. 14 700

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow

Privatbrief. Ausfertigung

London, am 7. März 1914

Wie Sie aus meiner Berichterstattung wissen, ist die portugiesische Angelegenheit vorläufig im Sinne Ihrer Wünsche erledigt worden. Es erübrigt sich daher für mich, auf die Einzelheiten Ihres Briefes vom 26. v. Mts.* näher einzugehen, obwohl ich nicht mit allen Ausführungen vollkommen übereinzustimmen vermag. Ob es nun freilich gelingen wird, die Veröffentlichung überhaupt zu verhindern, ist eine andere Frage, die sich vorläufig noch nicht übersehen läßt, und zunächst wird Grey jedenfalls auf die Veröffentlichung nicht zurückkommen, und zwar, wie ich angedeutet habe, teilweise aus Rücksicht auf französische Empfindlichkeiten. Ist aber der Besuch in Paris** einmal vorüber, und ist es ihm gelungen, die Franzosen über unsere Abmachungen zu beruhigen, so halte ich es nicht für unmöglich, daß er alsdann darauf zurückgreift. Ich sehe auch nicht recht ein, wie wir, nachdem schon so viel in der Öffentlichkeit von diesen Abmachungen die Rede gewesen ist, und der Herr Reichskanzler im Reichstage davon gesprochen hat***, auf die Dauer über den Inhalt unserer Vereinbarungen nichts mitteilen sollen. Ich neige ferner der Auffassung zu, daß der Vertrag n a c h der Veröffentlichung eine weit größere Bedeutung besitzt als vor derselben. Denn daß derselbe tatsächlich die Aufteilung der portugiesischen Kolonien bedeutet, geht doch ziemlich deutlich aus ihm hervor, wenn auch die Form hinsichtlich der Unversehrtheit des portugiesischen Besitzstandes gewahrt ist und die Beraubung Portugals nicht direkt ausgesprochen wurde. Es würde auch zweifellos in allgemeinpolitischer Hinsicht nicht bedeutungslos sein, wenn ein derartiges Abkommen zwischen uns und England vor die Öffentlichkeit träte, und gerade aus diesem Grunde scheint man hier aus Rücksicht auf Paris die Veröffentlichung gerade jetzt nicht recht zu wünschen. Auch vermag ich mich, wie Sie wissen, der Auffassung, daß der sogenannte Windsor-Vertrag vom Jahre 1899 unsere Abmachungen „annulliert" hätte, durchaus nicht anzuschließen. Auch v o r der Erneuerung haben die englisch-portugiesischen Verträge v o l l k o m m e n in Kraft gestanden, was von allen englischen Kabinetten zu den verschiedensten Zeiten immer wieder betont worden ist[1]. Und der Geheimartikel des Vertrages vom Jahre 1660 enthält, wie ein Blick in die Akten Ihnen zeigen wird, tat-

* Siehe Nr. 14 697.
** Vgl. Nr. 14 699, S. 107, Fußnote ***.
*** Vgl. Nr. 14 687, Fußnote ***.

sächlich die Zusicherung der Verteidigung aller Besitztümer der Krone Portugals für Gegenwart *und Zukunft*[2]. Dieser Vertrag war uns ja bekannt im Jahre 1898[3], und niemand ist es damals eingefallen zu verlangen, daß er außer Kraft gesetzt werden sollte. Eine derartige Zumutung würde also wohl sicherlich hier als ein schlechter Scherz aufgefaßt werden. Daß die Portugiesen, als sie von unserem ersten Vertrage Wind bekamen, unter der Führung Soverals auf eine Neubelebung ihres vergilbten Bundes drängten, läßt sich begreifen, tatsächlich haben unsere Vereinbarungen mit England im Jahre 1898 aber genau unter denselben Voraussetzungen stattgefunden, wie in den Jahren 1912 und 1913, und unser Publikum kann doch nicht gut erwarten, daß wir mit einem befreundeten Staate über den Besitz eines dritten uns befreundeten und mit dem anderen Kontrahenten verbündeten Staates Vereinbarungen treffen, die die Beraubung dieses Dritten mitten im Frieden *offenkundig* aussprechen.

Doch hierüber brauchen wir uns jetzt nicht zu ereifern, denn die Angelegenheit ist, vorläufig wenigstens, Ihren Wünschen entsprechend geregelt, und ich glaube nicht, daß Grey sobald wieder auf die Veröffentlichung zurückkommt. Eine andere Frage ist freilich, ob wir die endgültige Ausfertigung des Vertrages, der bisher bekanntlich nur paraphiert worden ist, für angezeigt halten. Ich habe in dieser Richtung, da ich Ihre Wünschse nicht kannte, mit Grey noch nicht gesprochen. Meiner Ansicht nach wäre eine baldige Unterzeichnung schon deshalb erwünscht, weil sie allen späteren Abänderungen, die etwa französischen Klagen Rechnung trügen, einen Riegel vorschieben würde. Ich glaube ja nicht, daß Grey einen Vertrag, den er so gut wie abgeschlossen hat, nachträglich verstümmeln würde. Das wäre ganz gegen seine sonst so ehrliche und gerade Natur, aber man kann doch nicht wissen, ob nicht doch vielleicht die Unionisten mal herankommen, und ob Lord Curzon oder Lord Lansdowne oder wer sonst alsdann die äußeren Angelegenheiten übernähme, sich mit ihm einverstanden erklärt. Nach gewissen Andeutungen, die mir geworden sind, ist es allerdings nicht unmöglich, daß man hier nicht wünschen wird, den Vertrag eher zu unterschreiben, als bis er zur Veröffentlichung gelangt. Ich möchte aber, falls es Ihnen recht ist, Grey gelegentlich auf die Unterzeichnung anreden, und zwar in der Form, daß ich ihm sage, es läge mir persönlich viel daran, unser Abkommen zum Abschluß zu bringen, um auf diesem Gebiete etwas Ganzes geleistet zu haben.

Sehr erleichtert würde mir meine Aufgabe in diesem Falle wie im allgemeinen, wenn es Ihnen gelänge, angesichts des bevorstehenden Besuches in Paris unsere Presse in dem Sinne zu beeinflussen, daß sie sich einer unfreundlichen und schulmeisterlichen Kritik sowohl des Besuches wie der englisch-französischen Beziehungen überhaupt enthielte. Sir Edward Grey wird, wie Sie wissen, die Majestäten begleiten, da auch Herr Pichon mit Herrn Poincaré hier war. Sonst

würde Sir Arthur Nicolson mitreisen. Es würde nun Grey natürlich sehr verstimmen, wenn diese Tatsache zu ausfälligen Bemerkungen führen würde, nach Art etwa des jüngsten Artikels der „Kölnischen Zeitung“ über Rußland*. Wie ich wiederholt ausgeführt habe, liegt der hiesigen Regierung daran, *sowohl mit uns als auch mit Frankreich* auf gutem Fuße zu stehen. Die erfolgte Annäherung an uns ist von den meisten englischen Politikern, in erster Linie aber auch von der Geschäftswelt mit lebhafter Genugtuung begrüßt worden. Man wünscht hier aber nicht, daß die Besserung unseres Verhältnisses auf Kosten der französischen Entente erfolge, und Sir Edward Grey würde sich sowohl von seinen Freunden wie auch von seiten der Opposition, bei welcher zum Beispiel Mr. Balfour, Lord Lansdowne und Mr. Chamberlain lebhafte Befürworter des Zusammengehens mit Frankreich sind, heftigen Angriffen ausgesetzt sehen, falls eine Entfremdung mit Paris einträte.

Streng vertraulich erfahre ich, daß man in amtlichen französischen Kreisen beunruhigt ist über die zunehmende Herzlichkeit unserer Beziehungen zu England und über den Einfluß, den wir hier besitzen. Namentlich scheint auch das Kolonialabkommen, dessen Inhalt im wesentlichen wohl in Paris bekannt sein dürfte, dort Mißfallen erregt und zu lebhaften Vorstellungen bei Sir Edward Grey geführt zu haben. Er wird also zunächst versuchen, die Franzosen zu beruhigen und ihrer Eitelkeit zu schmeicheln; auch liegt ihm viel daran, seinen bisherigen Einfluß dort zu erhalten, schon weil die innere Entwickelung dieses Landes ihm kein großes Vertrauen einflößt, und die Rückkehr Rußlands zur Reaktion ihn außerdem beunruhigt. Je weniger unsere Presse nun in den leider bei uns so beliebten Polterton verfällt, oder gar Frankreich gegenüber eine anmaßende oder kriegerische Sprache führt, um so weniger wird er sich genötigt sehen, von uns abzurücken. Denn darüber dürfen wir uns nicht im Zweifel sein, daß, wenn er zu wählen hat, er sich für Frankreich entscheiden wird, ähnlich wie wir, vor die Wahl gestellt zwischen Österreich und Rußland, uns für ersteres entscheiden würden. Die ungeschmälerte Erhaltung Frankreichs gilt den Engländern ebensosehr als eine politische Notwendigkeit wie uns die Erhaltung Österreich-Ungarns, und sie würden daher, wie ich nochmals hervorheben möchte, in einem Kriege zwischen uns und Frankreich *unter allen Umständen* ihre schützende Hand über letzteres halten, und ich bedauere lebhaft, daß trotz meiner wiederholten und eingehenden Darlegungen über diesen wichtigen Punkt diese Tatsache immer noch Zweifeln begegnet[4]. Da man hier eben den Frieden will und nicht genötigt zu werden wünscht, an einem Kriege teilzunehmen, um eine Verschiebung der bestehenden Machtverhältnisse zu verhindern, so bildet die Enthaltung von allen Kundgebungen, die

* Vgl. dazu Bd. XXXIX, Kap. CCIC.

dahin gedeutet werden, daß wir Unruhe stiften wollen, die Grundlage für die Geneigtheit Greys, unseren Wünschen entgegenzukommen und die deutsche Freundschaft zu pflegen. Ich sage hier bei jeder passenden Gelegenheit, daß wir gegen die britisch-französische Freundschaft durchaus nichts einzuwenden haben, da der Einfluß Englands in Paris sich stets[5] im Sinne der Mäßigung und des Friedens betätigt hat, und wir daher keinen Grund hätten, uns über die britisch-französische Intimität zu beklagen[6]. Unseren hiesigen Interessen und Zwecken wäre am besten gedient, wenn die deutsche Presse aus Anlaß des bevorstehenden Besuches eine ähnliche Note anschlagen wollte.

Lichnowsky

Randbemerkungen des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm:
1 ??? Erst seit 1899!
2 ? der damaligen Besitztümer!
3 ?
4 Das begegnet gar keinen Zweifeln. Es handelt sich nur darum, ob bindende Abmachungen für die Beteiligung am Kriege bestehen, und das ist wohl nicht der Fall. England wird im gegebenen Fall tun, was es seinen Interessen für entsprechend hält.
5 !!! Z. B. in der Marokkofrage? Lloyd Georgesche Rede??
6 !

Nr. 14 701

Der Reichskanzler von Bethmann Hollweg an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 467 Berlin, den 22. März 1914
[abgegangen am 23. März]

Mit Beziehung auf den gefälligen Bericht vom 3. d. Mts. — Nr. 112* — beehre ich mich Ew. pp. daran zu erinnern, daß bereits in den im Sommer vorigen Jahres mit Sir E. Grey getroffenen Abmachungen die Veröffentlichung unseres Vertrages mit der englischen Regierung über die portugiesischen Kolonien unserer Vereinbarung vorbehalten worden war. Wir halten aus den bekannten Gründen den Zeitpunkt für die Veröffentlichung noch nicht für gekommen. Dagegen würde es erwünscht sein, die förmliche Unterzeichnung des bis jetzt nur paraphierten Vertrages möglichst bald vorzunehmen. Ich halte es aber für richtiger, mit einer entsprechenden Anregung an die englische Regierung erst heranzutreten, wenn auch unsere Abmachungen über die Bagdadbahn** zum Abschluß gelangt sind. Ew. pp. wollen dabei die Unterzeichnung von der Zusicherung Sir E. Greys abhängig

* Siehe Nr. 14 699.
** Vgl. dazu Kap. CCLXXXV.

machen, daß die Veröffentlichung des Windsor-Vertrages unterbleibt. Von der Bedeutung, die wir dem Vertrage und dem Vorgehen Englands im Jahre 1899 beimessen, sind Ew. pp. unterrichtet. Nötigenfalls darf ich ergebenst anheimstellen, Sir E. Grey gegenüber auf die vertraulichen Eröffnungen zurückzukommen, die der Botschafter Graf Metternich dem Minister in einer Unterredung gemacht hat, die als Ausgangspunkt für unsere späteren Verhandlungen über das Abkommen von 1898 angesehen werden darf, und über die er unter dem 21. Juli 1911 (Bericht Nr. 528*) berichtet hat.

Bethmann Hollweg

Nr. 14 702

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 59 London, den 26. März 1914

Unter Bezug auf Erlaß Nr. 467**.

Bei der Entwickelung, welche die irische Angelegenheit durch das Versagen der englischen Offiziere genommen hat***, dürfte ein baldiger Rücktritt des gesamten Kabinetts durchaus im Bereich der Möglichkeit liegen. Unter diesen Umständen möchte ich anheimstellen, ob nicht die politische Lage eine baldige Unterzeichnung des Kolonialvertrags unbedingt erwünscht erscheinen läßt. Der Rücktritt des Sir E. Grey könnte das Zustandekommen des vorläufig nur paraphierten Vertrags auf das schwerste gefährden. Die Bagdadverhandlungen aber können noch längere Zeit in Anspruch nehmen. Was die Veröffentlichung des Windsor-Vertrags betrifft, so geht aus meiner Berichterstattung hervor:

1. daß Sir E. Grey die Veröffentlichung beider Verträge auf ganz unbestimmte Zeit vertagt und nie daran gedacht hat, ohne unsere Zustimmung irgend etwas zu veröffentlichen, und

2. daß er nur beide Verträge, nicht aber einen allein, veröffentlichen will, daß daher auch die Veröffentlichung des Windsor-Vertrags so lange unterbleibt wie die des unseren. Sollte aber unserer später einmal auf Grund beiderseitigen Einvernehmens veröffentlicht werden, so wird dies nur unter gleichzeitiger Bekanntgabe des Windsor-Vertrags geschehen können.

Lichnowsky

---

* Siehe den Bericht in Bd. XXIX, Nr. 10 617, S. 202.

** Siehe Nr. 14 701.

*** Infolge der Zuspitzung der Alsterkrise, die ein militärisches Eingreifen in Sicht führte, hatten General Gough, der Kommandeur der 3. Kavalleriebrigade

Nr. 14 703

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den englischen Botschafter in Berlin Sir W. E. Goschen

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Berlin, le 27 mars 1914

Je suis désolé d'avoir manqué votre visite ce soir, mais une réunion du Ministère prussien qui ne devait durer q'une demie heure, m'a retenu plusieurs heures. Je serai très heureux, cependant, de vous recevoir demain à midi et je vous prie de bien vouloir me faire savoir par téléphone si cela vous arrange. J'ai appris par M. de Stumm l'objet de votre visite et je tiens à vous dire dès à présent que je crois l'affaire dont il s'agit, en bonne voie.

Je tiens particulièrement à vous entretenir, à cette occasion, d'une autre question dont je vous suppose au courant. Il s'agit de notre accord au sujet des colonies portugaises. Comme nous le savons par les rapports de Lichnowsky, Sir E. Grey attache une certaine importance à livrer nos arrangements à la publicité. Nous nous étions résigné à consentir à la publication, tout en la croyant bien contraire à nos intérêts pour des raisons auxquelles il serait trop long de revenir ici, lorsque nous apprîmes l'existence d'un traité intervenu entre les Gouvernements Anglais et Portugais en 1899, traité renouvelant en quelque sorte les anciens traités d'alliance Anglo-Portugais d'il y a plusieurs siècles. Par ce traité, généralement désigné par le nom de „Traité de Windsor", le Gouvernement Britannique garantit à toujours au Gouvernement Portugais son territoire dans toute son étendue y compris les colonies. Or, d'après ce que Sir E. Grey a dit à Lichnowsky, il a l'intention, sur les demandes urgentes du Gouvernement Portugais, de publier également ce traité. Vous connaissez suffisamment le courant de notre opinion publique pour vous rendre compte de l'effet désastreux que cette publication faite soit simultanément avec notre nouvel accord soit antérieurement devrait produire chez nous. Il n'y a pas de doute qu'on nous reprocherait d'avoir conclu avec l'Angleterre un marché de dupe, des cris violents se feraient entendre contre „Albion" qu'on accuserait de duplicité en garantissant seulement un an après la conclusion de notre accord de 1898, le Gouvernement Portugais contre la perte éventuelle de ses colonies. Loin de contribuer au rapprochement des deux pays, notre arrangement colonial aurait ainsi pour résultat un nouvel refroidissement sérieux. Je vais plus loin encore et je n'hésite pas à vous dire que d'après ma conviction la publication du traité de Windsor provoquerait une agitation dans

---

in Curragh und zahlreiche Offiziere ihr Abschiedsgesuch eingereicht, um nicht gegen die „Ulsterrebellen" kämpfen zu müssen.

notre pays qui pourrait sérieusement ébranler la position du chancelier. Il va sans dire que je n'ai pas manqué d'exposer à Lichnowsky mes points de vue. Mais ce que je viens de vous dire est un point tellement délicat que je n'ai pas pu être aussi explicite dans les instructions que je lui ai fait parvenir. Aussi dois-je vous prier de n'en faire qu'un usage tout-à-fait confidentiel. Mais si, comme je crois le savoir, Sir E. Grey estime que c'est dans l'intérêt des relations de nos deux pays de voir M. de Bethmann aussi longtemps que possible à la tête des affaires de l'Empire, j'espère qu'il se résignera à ce sacrifice qui me semble assez insignifiant au point de vue anglais et qu'il renoncera à la publication du traité de Windsor. Ce que je voulais vous demander demain, c'est de vous employer dans ce sens à Londres. Mais j'ai cru utile de vous prévenir d'avance. Nous désirons beaucoup que notre traité au sujet des colonies portugaises soit signé aussi tôt que possible, mais avons hésité jusqu'ici à le proposer à Londres précisément à cause de cette question que les conversations entre Sir E. Grey et le Prince Lichnowsky n'ont pas réussi à résoudre d'un façon définitive.

Jagow

Nr. 14 704

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 75 Berlin, den 30. März 1914

Auf Telegramm 59*.

Euere Durchlaucht scheinen diesseitigen Standpunkt mißverstanden zu haben. Wir wünschen baldigste Unterzeichnung des Vertrages, halten aber Publikation gleichzeitig mit Windsor-Vertrag für untunlich. Sollte Sir E. Grey zum einstweiligen Verzicht auf Publikation des letzteren zu bewegen sein, so wäre gegen Publikation Kolonialvertrages in absehbarer Zeit nichts einzuwenden. Bemerke vertraulich, daß deutsche Expedition nach Angola unterwegs, die Projekt für Bahnkonzession ausarbeiten soll. Wird Konzession im Laufe des Sommers erlangt, so würde Publikation eventuell im Herbst schon erfolgen können. Daß Publikation Windsor-Vertrages für alle Zeiten unterbleibt, wird hier nicht verlangt.

Andere, aber weniger günstige und nicht unbedenkliche Lösung wäre, daß englische Regierung etwa auf Anfrage Windsor-Vertrag im Parlament mitteilt, keinesfalls aber vor Schluß unserer Reichstags-

* Siehe Nr. 14 702.

session. Wir würden dann mit Publikation Kolonialvertrages zu geeignetem Zeitpunkt folgen.

Stelle anheim, Grey Unterzeichnung vorschlagen und wenn Publikationsfrage angeschnitten wird, deren Lösung wenn möglich auf Grund erster Modalität herbeiführen.

Jagow

Nr. 14 705

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 187 — London, den 1. April 1914
Geheim

Ich hatte heute Gelegenheit, Sir Edward Grey vor seiner morgigen Abreise zu sprechen. Der Minister wollte eigentlich schon gestern verreisen, da jetzt der gegebene Augenblick für den Angelsport gekommen ist und außerdem die parlamentarischen Osterferien vor der Tür stehen, sah sich aber genötigt, seine Abreise um einige Tage mit Rücksicht auf die parlamentarische Geschäftslage zu verschieben. Er dürfte voraussichtlich kurz nach Ostern nach London zurückkehren.

Ich sagte ihm, ich sei gekommen, um ihn zu fragen, ob er Bedenken trüge, unsern bisher nur paraphierten Geheimvertrag nunmehr auch zu unterschreiben. Ich würde es lebhaft bedauern, wenn nach soviel beiderseitiger Mühe und Arbeit das Werk, welches seinem Abschlusse so nahe sei, nicht zur Vollendung gelange. Das bisherige Ergebnis gewähre zwar eine moralische, nicht aber eine rechtliche Sicherheit, und es schiene mir nicht erwünscht, diesen Zustand anstehen und den Wechselfällen der Politik ausgesetzt sein zu lassen. Ich ließ hierbei mit einfließen, daß wir uns zwar darüber geeinigt hätten, die Veröffentlichung der Verträge vorläufig zurückzustellen, daß ich aber dennoch glaubte, daß sich vielleicht in der Zukunft ein für beide Teile gangbarer Weg, der zur Lösung dieser Frage führe, werde finden lassen, falls die Frage der Veröffentlichung hindernd im Wege stehen sollte.

Sir Edward Grey erwiderte, daß er nicht in der Lage sei, den Vertrag zu unterzeichnen, falls derselbe nicht veröffentlicht werde. Er habe wiederholt öffentlich erklärt, daß er keine neuen geheimen Abmachungen einzugehen gewillt sei, und es sei ihm daher unmöglich, einen geheimen Vertrag abzuschließen. Er habe nicht nur durch mich, sondern in noch weit stärkeren Ausdrücken durch die Vermittlung Sir E. Goschens vom Herrn Staatssekretär selbst erfahren*, welche verhäng-

* Vgl. dazu Nr. 14 703.

nisvollen Wirkungen das Bekanntwerden des Windsor-Vertrages bei unserer öffentlichen Meinung hervorrufen würde, und nichts läge ihm ferner, als eine Trübung unserer Beziehungen herbeiführen zu wollen. Er wiederholte, was er mir schon bei unserer letzten Unterredung gesagt, daß der Hauptzweck, den er bei der Neuregelung unseres Vertrages im Auge gehabt hätte, die Besserung unserer Beziehungen gewesen sei, welche damals nicht die erfreuliche heutige Temperatur hätten aufweisen können. Wenn also, wie er erfahre, unsere öffentliche Meinung an dem Windsor-Vertrag Anstoß nehmen würde, so würde der ganze Zweck verfehlt sein. Es sei ihm aber aus bekannten Gründen unmöglich, den portugiesischen Vertrag nicht zu veröffentlichen, falls der unsrige das Licht der Welt erblicke. Würde unterschrieben, so müßten *beide* Verträge veröffentlicht werden, und zwar möglichst gleichzeitig. Im übrigen sei unser locus standi ja der Vertrag von 1898, der sich ganz gut bewähre, wie die Benguellabahn zeige.

Ich erwiderte, daß der Vertrag von 1898 für beide Teile viel weniger befriedigend sei, wie die neuesten Abmachungen, und daß er dringend einer Revision bedürfe, und zwar aus geographischen, praktischen wie politischen Rücksichten. Es würde daher höchst bedauerlich sein, wenn die ganze mühevolle Arbeit an der Veröffentlichungsfrage zunichte würde, und ich glaubte sagen zu können, daß vielleicht Aussicht vorhanden wäre, daß wir nach Schluß des Reichstages ihr vielleicht wieder nähertreten könnten trotz aller Bedenken, die wir berechtigterweise hinsichtlich der Wirkung des Windsor-Vertrages hegten. Ich betonte bei dieser Gelegenheit nochmals, daß meiner Auffassung nach beide Teile durch die Paraphierung bereits moralisch, wenn auch nicht juristisch, an den Inhalt des Vertrages gebunden wären, und daß es deshalb doch nicht gut anginge, die Krönung des Ganzen im letzten Augenblick zu unterlassen. Es war für mich natürlich sehr schwer, nach allem, was ich ihm gegen die Veröffentlichung der Verträge bisher hatte sagen müssen, unsere plötzliche Schwenkung einigermaßen zu maskieren; ich konnte mich aber davon überzeugen, daß meine Befürchtung, daß der ganze Vertrag infolge unserer Weigerung und mit Rücksicht auf französische Empfindlichkeiten hinfällig werden würde, durchaus nicht unbegründet war. Ich hielt es für besser, mich vorläufig aller Vorschläge hinsichtlich der Form der Veröffentlichung zu enthalten und abzuwarten, daß die hiesige Regierung, falls sie überhaupt zu bewegen ist, die verlassenen Verhandlungen wieder aufzunehmen, ihrerseits mit Vorschlägen hervortritt.

Sir Edward beschränkte sich darauf, mir mit Nachdruck zu wiederholen, daß er unsere Bedenken gegen die Veröffentlichung vollkommen würdige, daß aber damit natürlich auch die Unterzeichnung des Vertrages zu Falle komme. Im übrigen nahm er meine Anregungen in gewohnter freundschaftlicher Stimmung entgegen, meinte jedoch, er

müsse die Angelegenheit mit dem Prime Minister besprechen; vorläufig könne er mir keine bestimmte Antwort geben. Ich betonte schließlich nochmals, daß ich hoffte, wir würden über den Zeitpunkt der Veröffentlichung zu einer Einigung gelangen, da wir grundsätzlich nicht gegen die Veröffentlichung wären, sie nur vorläufig für unzweckmäßig gehalten hätten.

Mein Gesamteindruck war, daß er nur ungern an die ganze Sache wieder herantritt, da er sich wohl den Franzosen gegenüber schon verpflichtet und anscheinend im Kabinett erklärt hat, daß er teils aus Rücksicht auf unsern Widerstand gegen die Veröffentlichung, teils wegen französischer Empfindlichkeiten den Vertrag habe fallen lassen. Wenigstens bin ich von verschiedenen Mitgliedern der Regierung, die allerdings hierbei die französischen Wünsche nicht erwähnten, in diesem Sinne angeredet worden.

Lichnowsky

Nr. 14 706

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 554 Berlin, den 4. April 1914

Auf den Bericht vom 1. d. Mts., Nr. 187*.

Ew. pp. darf ich bitten, die Frage der Vertragsunterzeichnung einstweilen ruhen zu lassen und jedenfalls von sich aus vorläufig nicht darauf zurückzukommen. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß ein paraphierter Vertrag zum mindesten eine moralische Bindung bedeutet, und daß auch der alte Vertrag von 1898 uns die Wahrnehmung unserer Interessen in dem portugiesischen Kolonialbesitz ermöglicht.

Sollte Sir E. Grey die Angelegenheit erneut anregen, so bitte ich als allgemeine Richtlinie festhalten zu wollen, daß eine Veröffentlichung überhaupt nicht in Frage kommen kann, solange unser Reichstag versammelt ist. Ich glaube die Verantwortung hierfür nicht übernehmen zu können. Was aber die Veröffentlichung unserer Abmachungen mit England betrifft, so würde eine solche, bevor ein positives Ergebnis unserer Expedition nach Angola vorliegt, den Erfolg eines mit einem unendlichen Aufwand von Mühe und Arbeit eingeleiteten Unternehmens in Frage stellen, das den ersten Schritt zur Verwirklichung unserer Absichten bedeuten würde. Wir würden es daher gegebenenfalls vor-

* Siehe Nr. 14 705.

ziehen, die Sache auf sich beruhen zu lassen und uns mit dem paraphierten Abkommen zu begnügen.

Ich teile durchaus die Ansicht Ew. pp., daß für die Haltung Sir E. Greys die Rücksicht auf Frankreich wesentlich mitbestimmend ist. Ich frage mich, ob wir der entstandenen Schwierigkeiten etwa dadurch Herr werden können, daß wir der englischen Regierung unsere Bereitwilligkeit zu erkennen geben, gegen anderweitige Kompensationen auf São Thomé und Principe zu verzichten*. Ich darf Sie bitten, mir, eventuell nach vorsichtiger Sondierung an maßgebender Stelle, Ihre Ansicht hierüber mitteilen zu wollen.

Jagow

Nr. 14 707

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm
Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung
Wilhelm von Stumm

Nr. 91 Berlin, den 17. April 1914

Unter Bezugnahme auf Erlaß Nr. 554 vom 4. d. Mts.**

Sir E. Goschen sagte mir heute, daß es ihm gelungen sei, Sir E. Grey von Untunlichkeit Veröffentlichung Windsor-Vertrags zu überzeugen, und las mir Brief des Ministers vor, der Meldungen Euerer Durchlaucht bestätigte.

Ich habe dem Botschafter erklärt, daß wir zeitlich getrennte Veröffentlichung von Windsor- und Angola-Vertrag aus Entgegenkommen gegen Sir E. Grey zwar angeboten hätten, dagegen gänzliche Nichtveröffentlichung vorzögen und paraphierten Vertrag als obligation morale ansähen. Ich hoffte, daß Zeitpunkt kommen werde, wo wir in unserer portugiesischen Interessensphäre genügend Fuß gefaßt hätten, um unsererseits England Veröffentlichung vorzuschlagen.

Jch sehe Angelegenheit hiermit definitiv als geregelt an und bitte, von jedem weiteren Schritt abzusehen.

Jagow

---

* In diesen Falle würde den Franzosen der Einwand genommen sein, daß der deutsch-englische Kolonialvertrag durch die Einbeziehung der in das französische Interessengebiet fallenden Inseln São Thomé und Principe das französische Kolonialinteresse verletze.

** Siehe Nr. 14 706.

Nr. 14 708

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 304 London, den 23. Mai 1914
Geheim

Mr. Harcourt war gestern abend unser Gast, und benutzte ich die Gelegenheit, um nach Tisch mit ihm die Frage des Kolonialvertrages vertraulich zu besprechen. Ich hob zunächst hervor, daß wir durch die erfolgte Paraphierung uns sowohl wie die britische Regierung für moralisch gebunden betrachteten und daß wir daher keineswegs zugeben wollten, daß das mühevolle Ergebnis einer zweijährigen Arbeit, das den beiderseitigen Interessen weit mehr Rechnung trage als der frühere Zustand, hinfällig würde. Über die Frage der Veröffentlichung, glaubte ich, würde sich vielleicht späterhin eine Verständigung erzielen lassen.

Mr. Harcourt entgegnete, er bedauere lebhaft, daß die bei uns gegen den Windsor-Vertrag bestehenden Bedenken die Erledigung der Angelegenheit bisher verzögert und einen Zustand der Unsicherheit geschaffen hätten, der auf die Dauer unmöglich fortbestehen könne. Die britischen Unternehmer und Kapitalisten wüßten jetzt gar nicht mehr, woran sie sind, denn niemand könne ihnen bestimmt sagen, welches die britische und welches die deutsche Interessensphäre sei. Ein paraphierter Vertrag sei so gut wie gar keiner und könne nicht als Grundlage dienen, werde auch von einer neuen Regierung, falls die jetzige fallen sollte, nicht anerkannt werden. Es sei also nur die Möglichkeit vorhanden, entweder zu dem alten Vertrage zurückzukehren und den neuen als ungültig zu betrachten, oder aber den neuen mit dem Windsorvertrag zusammen zu veröffentlichen. Der jetzige Zustand aber sei auf die Dauer wegen der damit verbundenen Ungewißheit unerträglich.

Hierzu möchte ich bemerken, daß auch ich nicht glaube, daß uns eine andere Wahl bleibt als Veröffentlichung oder Rückkehr zum Vertrage 1898. Euerer Exzellenz ist es bekannt, daß ich mich der Auffassung nicht anzuschließen vermag, daß die Bedenken gegen den Windsor-Vertrag die Vorteile aufzuwiegen vermögen, die sich aus dem neuen Vertrag ergeben und aus dem Eindruck, den die erfolgte deutsch-britische Verständigung auf diesem Gebiete hervorrufen muß *.

Lichnowsky

---

* In einem Privatbrief vom 26. Mai an Staatssekretär von Jagow suchte Fürst Lichnowsky die Berliner Bedenken gegen eine ungünstige Wirkung der Veröffentlichung des Windsor-Vertrages auf die deutsche öffentliche Meinung zu

Nr. 14 709

Der Reichskanzler von Bethmann Hollweg an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 804 Berlin, den 29. Mai 1914

Aus dem gefälligen Bericht vom 23. d. M. — Nr. 304* — ersehe ich, daß Ew. pp. die Frage der Veröffentlichung des deutsch-englischen Kolonialabkommens von sich aus bei Mr. Harcourt zur Sprache gebracht haben. Ich bedauere das um so mehr, als dieses Vorgehen der Ew. pp. erteilten bestimmten Weisung widersprach, von jedem weiteren Schritt in der Angelegenheit abzusehen, und überdies die sehr unerwünschte Folge hat, die befriedigende und den Bedürfnissen der nächsten Zeit durchaus genügende Sachlage erneut zu kompromittieren, die die hier von Sir E. Goschen im Auftrage Sir E. Greys gegebenen Erklärungen geschaffen hatten. Jedenfalls deutet nichts darauf hin, daß Ew. pp. den Darlegungen des englischen Kolonialministers mit irgend welchen Gegenargumenten entgegengetreten wären und ihn auf den äußerst peinlichen und ungünstigen Eindruck hingewiesen hätten, den es hier würde machen müssen, wenn die englische Regierung sich nachträglich den Standpunkt Mr. Harcourts zu eigen machen wollte. Sollte, wie das zu befürchten steht, nunmehr auch Sir E. Grey wieder Ew. pp. gegenüber auf die Sache zurück-

---

zerstreuen. Es hieß in dem Schreiben: „Ich möchte Ihnen nochmals zu bedenken geben, ob man nicht etlichen alldeutschen Schreiern nach Veröffentlichung der Verträge entgegenhalten könnte, daß durch den 99er Vertrag (Windsor) kein novum geschaffen wurde, und daß unser Vertrag schon angesichts des Bundesverhältnisses zwischen England und Portugal und mit Rücksicht auf den elementarsten politischen Anstand nicht die Teilung der Kolonien im Sinne der Annexion aussprechen könnte. In den Rahmen dieser Form passe der Windsor-Vertrag durchaus hinein, für zukünftige Entwickelungen, die durch das Bündnis aber nicht berührt würden, biete unser Vertrag eine passende Handhabe. Mit gleichzeitiger geschickter Einweihung der Presse und entsprechendem Kommentar, der hervorhebt, daß die Unversehrtheit des portugiesischen Kolonialbesitzes gewahrt bleibe, müßte sich die Sache doch machen lassen, und der Gesamteindruck wäre sicherlich zu unseren Gunsten. Der Reichstag ist nun geschlossen, die Möglichkeit neuer Wahlen im Sommer ist hier noch immer vorhanden, und man kann nicht wissen, wie die Dinge sich später entwickeln; also ich möchte dringend zur Eile raten. Alles kommt doch bei solchen Dingen auf die Sauce an, mit der der Braten serviert wird. Mir will es oft scheinen, als ob bei uns die Angstmeierei vor der öffentlichen Meinung etwas zu weit ginge. Die Briten haben doch schließlich dasselbe Interesse daran wie wir, daß einer der im Vertrage vorgesehenen Fälle ihnen die Möglichkeit zum Einschreiten bietet. Auch sie wünschen ihre Interessensphäre auszudehnen und zu befestigen."

* Siehe Nr. 14 708.

kommen, so wollen Sie dem Minister sagen, daß die Kaiserliche Regierung die Frage der Veröffentlichung zurzeit als erledigt angesehen habe, Sie infolgedessen ohne Instruktionen seien und ihn, ohne sich auf weitere Erörterungen einzulassen, gegebenenfalls bitten, etwaige neue Anregungen oder Gesichtspunkte durch Vermittlung Sir E. Goschens an mich gelangen zu lassen.

Bethmann Hollweg

Nr. 14 710

Aufzeichnung des Gesandten in Lissabon Rosen, z. Z. in Berlin

Unsignierte Reinschrift

Berlin, den 30. Mai 1914

Die Gründe, welche für oder gegen die Unterzeichnung und die dadurch unvermeidliche Veröffentlichung des deutsch-englischen Abkommens sprechen, müssen von zwei Gesichtspunkten aus geprüft werden, dem der Wirkung auf die internationale Politik und dem des Rückhaltes, den die Bekanntgabe voraussichtlich in Deutschland wecken würde.

Unter den Wirkungen nach außen ist in erster Linie die Frage zu prüfen, ob bei gleichzeitiger Bekanntgabe des Windsor-Vertrages das deutsch-englische Abkommen überhaupt noch realisierbar wäre, das heißt, ob es anzunehmen ist, daß England einer allmählichen auf Festsetzung in den portugiesischen Kolonien abzielenden Politik Deutschlands Hindernisse [1] in den Weg legen oder dieselbe nach Möglichkeit unterstützen würde. Der Windsor-Vertrag garantiert den Besitzstand Portugals, also auch dessen Kolonien. Daß dieser Vertrag zu dem Geist und Wortlaut des ein Jahr früher abgeschlossenen deutsch-englischen Abkommens in flagrantem Widerspruch steht und somit auf den ersten Blick einen Beweis englischer Perfidie zu liefern scheint, liegt auf der Hand. Man geht wohl nicht zu weit, wenn man sagt, daß er das deutsch-englische Abkommen aufhebt [2]. Wenn aber der neuere Vertrag den älteren aufhebt, so ist dies bei dem jetzigen deutsch-englischen Abkommen gegenüber dem Windsor-Vertrag ebenfalls der Fall [3]. Das Abkommen hebt eben jenen Vertrag unter bestimmten Voraussetzungen und an bestimmten Punkten auf. Es ist eine Einschränkung des Windsor-Vertrages und aller ähnlichen voraufgegangenen englisch-portugiesischen Bündnisverträge. Das, und nichts anderes kann nur der Sinn des deutsch-englischen Abkommens sein. Würden wir nicht von dieser Voraussetzung ausgehen, dann wäre es überhaupt sinnlos, ein derartiges Abkommen abzuschließen.

Soweit die formale Seite. Es fragt sich aber nun weiter, welches wohl voraussichtlich die Haltung Englands sein würde, wenn, nach Unterzeichnung des Abkommens, eine der in demselben vorgesehenen Möglichkeiten akut würde. Nichts könnte irreleitender sein, als von den Umständen der Jahre um die Jahrhundertwende einfach auf die jetzige Zeit zu schließen. Damals war die Verstimmung zwischen England und Deutschland auf ihrem Höhepunkte, und zugleich war Portugal infolge der Freundschaft seines Königs mit König Eduard und der damit zusammenhängenden Ausnahmestellung des Marquis von Soveral gegenüber dem englischen Hofe und dem englischen Kabinett in weit größerer Abhängigkeit von seinen Bundesgenossen, als dies heute der Fall ist. Weder hat England für die portugiesische Republik dieselben Gefühle wie damals König Eduard für die Monarchie, noch auch betrachtet sich das republikanische Portugal in irgend annäherndem Grade wie damals das monarchische als Vasall des Britenreiches. Vor allem aber steht die öffentliche Meinung in England der portugiesischen Kolonialherrschaft in Afrika heute keineswegs freundlich gegenüber. Die Agitation der Antislavery and Aborigines Protection Society gegen die „Sklaverei" der Portugiesen in São Thomé und in Angola, ferner der Feldzug der Herzogin von Bedford gegen die Behandlung der politischen Gefangenen[4] seitens der Republik und, bis zu einem gewissen Grade auch die antirepublikanische Stimmungsmache des Exkönigs[5] in der höheren englischen Gesellschaft, haben den Boden für die Verständigung mit Deutschland vorbereitet und würden der Veröffentlichung und auch der Verwirklichung des Abkommens eine günstige Aufnahme sichern. Die englische Regierung wird aber zweifellos den Weg gehen, der mit der öffentlichen Meinung im Lande übereinstimmt. Es fragt sich nun nur noch, ob vielleicht Erwägungen der auswärtigen Politik das Kabinett von St. James bewegen könnten, bei einem etwaigen Konflikt zwischen Deutschland und Portugal sich, trotz des Abkommens, auf die Seite Portugals zu stellen. Auch dies ist nicht anzunehmen. Von den Mächten, die in Südwesteuropa und in Afrika interessiert sind, nämlich Frankreich und Spanien, steht das letztere der portugiesischen Republik geradezu feindlich gegenüber und würde Ereignisse mit Freude begrüßen, welche geeignet scheinen, das republikanische Regiment in Portugal zu erschüttern. Daß auf der anderen Seite Frankreich jeder deutschen Machterweiterung und auch jeder deutsch-englischen Annäherung mißgünstig gegenübersteht, ist sicher. Indessen hat die englische Regierung schon jetzt mehrfach bewiesen[5], daß sie gegenüber den Einsprüchen Frankreichs gegen das Abkommen mit uns festzubleiben entschlossen ist. Zieht man alle diese Erwägungen in Rücksicht, so liegt kein Grund zu der Befürchtung vor, daß England sich als Schutzwehr der portugiesischen Kolonialmacht gegen uns aufwerfen und das Risiko eines dann unvermeid-

lichen Konfliktes [6] mit Deutschland Portugal zu Liebe auf sich nehmen würde.

Wir kommen jetzt zu der Frage, welche Wirkung eine eventuelle Bekanntgabe des Abkommens voraussichtlich auf Portugal selbst ausüben würde. Die erste Wirkung würde zweifellos die einer großen Bestürzung sein. Portugal würde sich von seinem alten Bundesgenossen verraten und beraubt sehen. Es ist möglich, daß die Beunruhigung so weit ginge, daß dadurch die republikanische Staatsform erschüttert würde. In jedem Falle müssen wir uns auf einen Entrüstungssturm gefaßt machen und auch darauf, daß sich dieser Sturm mehr gegen Deutschland als gegen das ungetreue England wenden würde. Eine solche Bewegung wird vielleicht heftig, aber sicher nicht von Dauer sein, wenn die beiden Großmächte ihr mit einiger Kaltblütigkeit entgegentreten. Ihr wird zweifellos ein Gefühl der Resignation in das unvermeidliche Schicksal der Kolonien folgen, ein Gefühl, das schon jetzt in weiten Kreisen der politisch Denkenden bemerkbar ist. Man wird sich sagen, daß es besser ist, den wirtschaftlichen Ausdehnungsbestrebungen der beiden großen Kolonialnachbarn freien Spielraum zu lassen [5], als Konflikte mit ihnen heraufzubeschwören, die nach Bekanntwerden des Abkommens bei einer Verweigerung von Konzessionen unvermeidlich [7] scheinen würden. Man würde bei jeder zu erteilenden Konzession einen mehr oder weniger ernst gemeinten Vorbehalt bezüglich der portugiesischen Hoheitsrechte machen und mit den hierauf erlangten Erklärungen der beiden Regierungen die öffentliche Meinung im Lande zu beruhigen trachten. — Ganz anders aber würde eine Fortdauer des jetzigen Zustandes wirken. Schon jetzt macht sich in Portugal die Tendenz bemerkbar, 1. in dem vermuteten deutschen Interessengebiet möglichst viele und bedeutende englische Unternehmungen zu konzessionieren, 2. in demselben Gebiet alle bereits begonnenen Unternehmungen auf „internationale", das heißt wohl auf französische finanzielle Grundlage zu stellen. Gelänge dies, so würden wir mit dem Abkommen gerade das Gegenteil dessen erreicht haben, was wir anstreben, wir würden ein großes und aussichtsreiches Absatzgebiet für unsere Industrie verlieren, statt es zu gewinnen [8]. Es kommt noch hinzu, daß erfahrungsgemäß englische Unternehmer sich scheuen, sich in Gebieten zu betätigen, die nicht englisch sind oder dem englischen Einfluß unterliegen.

Wenn es nach diesen Ausführungen kaum zweifelhaft erscheinen kann, daß die Realisierung des Abkommens durch seine Unterzeichnung und Bekanntgabe nur gefördert werden würde, so bleibt doch die wichtige Seite der Frage zu untersuchen, welche Wirkung eine solche Veröffentlichung aller Voraussicht nach auf die öffentliche Meinung D e u t s c h l a n d s ausüben würde. Hier ist von vornherein zuzugeben, daß der Eindruck des Windsor-Vertrages, der nach so kurzer Zeit dem

Abkommen vom Jahr 98 folgte und anscheinend sein Gegenteil besagte, nur ungünstig erscheinen kann. Man wird darin, wie bereits oben angedeutet, einen Beweis für die Unzuverlässigkeit der britischen Politik erblicken, die es fertig brachte, innerhalb eines Jahres zwei einander widersprechende Verträge abzuschließen. Man wird daraus den Schluß ziehen können [9], daß auch das jetzige Abkommen für uns wertlos sein würde. Man könnte sogar in gewissen Lagern der Regierung den Vorwurf machen, als hätte sie sich trotz aller gemachten Erfahrungen düpieren lassen. Man könnte auch in seinen Befürchtungen noch weiter gehen und annehmen, daß die zarte Pflanze der deutsch-englischen Verständigung durch den Sturm einer durch die deutschen Zeitungen gehenden Entrüstung vielleicht vernichtet werden würde. Solchen Eventualitäten gegenüber müßte es natürlich ratsam erscheinen, das Abkommen lieber in seinem gegenwärtigen halbfertigen Zustande zu belassen, als es durch Veröffentlichung den dargelegten Gefahren auszusetzen.

Es würde leichtfertig sein, diese Gefahren, welche tief in unseren parlamentarischen Verhältnissen wurzeln, zu gering einzuschätzen. Auf der anderen Seite aber würde es ein nicht minder großer Fehler sein, sie höher anzuschlagen, als sie es tatsächlich verdienen. Es läßt sich ja auch durch geeignete Vorarbeit bei den Parteien und namentlich bei der Presse auf eine richtige Beurteilung [5] der Bedeutung des Abkommens hinwirken, ohne daß es dabei nötig wäre, den Inhalt desselben vorzeitig zu verraten. Es müßte vor allen Dingen in einer Reihe von Zeitungsartikeln gezeigt werden, wie ganz anders die Verhältnisse vor 14 Jahren lagen als heute. Die Vorgänge jener Zeit liegen noch noch nicht so weit zurück, als daß der deutsche Zeitungsleser diesen Unterschied nicht verstehen sollte [5]. Dem Abschluß des Abkommens vom 30. August 1898 folgte auf dem Fuße der drohende Ausbruch des Südafrikanischen Krieges, in welchem bekanntlich die Stimmung in Deutschland den Engländern im höchsten Grade feindlich war. Die Beschlagnahme deutscher Postdampfer und so manche andere Zwischenfälle verbitterten noch die Stimmung zwischen den beiden Ländern. Der ungünstige Verlauf des Burenkrieges zwang die Engländer, die Dienste des portugiesischen Bundesgenossen in Anspruch zu nehmen. Der Krieg konnte nicht zum glücklichen Ende geführt werden, wenn nicht Portugal den Transport englischer Truppen von Lourenço Marques nach dem nördlichen Transvaal gestattet und erleichtert hätte. Hierin lag jedoch ein augenscheinlicher Bruch der Neutralität, für dessen Folgen sich Portugal entsprechende Garantien ausbedingen mußte, um gegen Angriffe derjenigen Mächte geschützt zu sein, welche damals England feindlich gegenüber zu stehen schienen. Es lag vom portugiesischen Standpunkte gesehen damals durchaus im Bereich der Möglichkeit, daß zwischen Deutschland und England sich ein Konflikt zuspitzte, wobei Deutschland leicht in Mosambique

oder auch in Angola einfallen und portugiesisches Gebiet besetzen konnte. Rechnet man hierzu die ganze Menge persönlicher Mißverständnisse und Verstimmungen zu beiden Seiten der Nordsee, so läßt sich der Abschluß des Windsor-Vertrages[10] jedenfalls aus der damaligen Lage erklären, wenn auch freilich nicht rechtfertigen.

Anderthalb Jahrzehnte sind nötig gewesen, um die üble Wirkung jener Zeit einigermaßen zu überwinden und das Zustandekommen einer Verständigung überhaupt möglich zu machen. Würden wir jetzt dem definitiven Abschluß des neuen Abkommens gegenüber weiterhin eine ablehnende Haltung[11] einnehmen, so würden wir die günstige Wirkung des Heilungsprozesses zunichte[5] machen, den die Zeit ermöglicht und die unausgesetzte Bemühung der Kaiserlichen Regierung beschleunigt hat. Man könnte zwar sagen, daß durch die Paraphierung des Abkommens beide Teile sich als moralisch gebunden ansehen müßten, doch erscheint es mir im höchsten Grade zweifelhaft, ob eine englische Regierung ein eventuelles, von ihrer Vorgängerin nur paraphiertes Abkommen als bindend ansehen würde. Wenn der im Abkommen vorgesehene Fall einträte, daß Deutschland an England den Antrag stellte, gemeinsam wegen eines kolonialen Vorkommens bei Portugal vorstellig[12] zu werden und diese Schritte bis zu einer Art Ultimatum durchzuführen, so erscheint es mehr als fraglich, ob sich ein britisches Kabinett auch bei bestem Willen in der Lage sehen würde, einem solchen Antrag Folge zu geben beziehungsweise ihn vor dem Parlament zu motivieren und zu rechtfertigen. Es würde sich der Anfrage aussetzen, auf Grund welcher Vereinbarung ein derartiger ungewöhnlicher diplomatischer Schritt erfolgte, und würde dann vor das Dilemma gestellt, entweder zu erklären, daß tatsächlich eine Vereinbarung bestände[13], die aber dem Parlament verheimlicht worden wäre, oder daß keine Abmachung bestände, womit dann die Grundlage für das gemeinsame Vorgehen der beiden Regierungen wieder entfiele. Ich glaube daher in meinen Befürchtungen nicht fehl zu gehen, daß das englische Kabinett — das jetzige und noch mehr ein künftiges — es ablehnen müßte, einen derartigen, auf Verwirklichung des nichtunterzeichneten Abkommens zielenden Schritt zu tun. In diesem Falle wäre dann das ganze Abkommen hinfällig und zwecklos, und die bei einem solchen Vorkommnis unvermeidliche Verstimmung würde die von uns so sorgsam gehegte Besserung der Beziehungen weit ernstlicher gefährden als der Lärm, den im vorhin gedachten Falle einige unverantwortliche Zeitungen und Parlamentarier möglicherweise erheben könnten.

Diesen Einwänden könnte noch allenfalls mit dem Hinweis begegnet werden, daß auf alle Fälle das erste Abkommen noch in Kraft sei, solange das zweite nicht als perfekt anzusehen ist. Dieses ist aber ein Argument, dem kaum ernst genug entgegengetreten werden

kann. Die ganze Voraussetzung für die Nichtunterzeichnung des neuen Abkommens ist ja die, daß das erste Abkommen durch den Windsor-Vertrag hinfällig[14] geworden wäre[15]. Außerdem aber ist in dem Abkommen vom Jahre 1898 die Verteilung der Interessensphären, namentlich in Westafrika, eine derartig verschiedene, daß seine Anwendung auf die jetzige Lage zu bedeutender Verwirrung Anlaß geben müßte, vorausgesetzt, daß es, wie gesagt, überhaupt noch anwendbar erscheint.

Hierzu kommt noch eine andere, auch mit Hinblick auf unsere öffentliche Meinung sehr beachtenswerte Erwägung. Es werden und sind bereits so bedeutende[16] deutsche Kapitalien in den verschiedenen kolonialen Unternehmungen engagiert, daß es zu erheblichen Verlusten und einer nicht ungerechtfertigten Verstimmung unserer Finanz führen müßte, wenn alle ihre Aufwendungen und Arbeiten sich eines Tages als vergeblich herausstellen sollten. Es wäre dann die weitere Frage, welche Stellen beziehungsweise welche Personen für diese Verluste verantwortlich oder sogar ersatzpflichtig sein würden. Denn es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, daß die Finanz nur dadurch zu ihrem Vorgehen ermutigt worden ist, daß ihr die Annahme beigebracht wurde, als sei an dem Zustandekommen des Staatsvertrages mit England überhaupt nicht zu zweifeln.

Weit wichtiger noch als bezüglich seiner Verwirklichung erscheint die Frage der Unterzeichnung des Abkommens mit Bezug auf die großen Linien unserer Politik. Mit diesem Abkommen steht Deutschland an einem Wendepunkte seines Geschickes[5]. Daß es ohne oder gegen England auf die Dauer nicht möglich ist, eine erfolgreiche Weltpolitik zu treiben, hat uns wohl die Erfahrung gelehrt, die wir bei allen überseeischen Unternehmungen, nicht allein bei der Bagdadbahn und bei der Marokkofrage, gesammelt haben. Weit darüber hinaus handelt es sich hier um unser künftiges Verhältnis zu England und um unsere Stellung innerhalb der Mächtegruppen Europas. Nachdem wir mehrere Male — so 1901 und 1912 eine uns angebotene nähere Verständigung, eventuell ein Bündnis — mit England ausgeschlagen haben[17], würde zweifellos die Wirkung eines nochmaligen Zurückziehens unseres Vertrauens eine tiefe und nachhaltige Verstimmung[18] jenseits der Nordsee hervorrufen[19]. England, das von den Ententemächten heiß umworben wird, würde nicht dauernd widerstehen[20] können, wenn es einem ihm mißtrauischen und unfreundlichen Deutschland gegenüberstände. Bis jetzt hat sich bekanntlich Sir Edward Grey allen Bemühungen des Botschafters Paul Cambon[21] gegenüber fest gezeigt, als dieser namens seiner Regierung eine große Beunruhigung wegen der deutsch-englischen Verständigung an den Tag legte. Desgleichen hat er den Lockungen widerstanden, die ihm Herr Sasonow im April durch seinen Vertrauensmann Prinz Trubetzkoi[22] in Gestalt eines Bündnisantrages und damit zusammen-

hängender Marinekonvention hat zukommen lassen. Bei seiner Entscheidung hat neben dem selbstverständlichen Interesse Englands auch die Rücksicht[23] auf uns mitgesprochen. Wenn wir aber auf die Verständigung verzichten, dann bekommt das englische Kabinett freie Hand, und noch weniger als dieses würde ein künftiges Kabinett sich an die nichtabgeschlossenen Abmachungen mit uns gebunden halten.

Auf der anderen Seite aber gehen die Vorteile, die uns der definitive Abschluß des Abkommens bringen würde, aller Voraussicht nach weit über dessen unmittelbares Ziel hinaus. Es kommen hier eine Menge politischer Imponderabilien in Betracht, wie sie sich beispielsweise für die Entente cordiale aus dem englisch-französischen Abkommen des Jahres 1904 über Ägypten und Marokko ergeben haben. Schon allein der Artikel des Abkommens, welcher besagt, daß Deutschland und England gemeinsam dritte Mächte von der Lösung der portugiesischen Kolonialfrage fernhalten wollen, wird automatisch zu einem engeren Zusammengehen der beiden Staaten auch in anderen Fragen führen, ähnlich wie dies bei der Behandlung der Balkankrise in so erfreulicher Weise der Fall gewesen ist. Es liegt wohl kaum zu viel Optimismus in der Erwartung, daß der endgültige Abschluß und auch die Veröffentlichung aller unserer Vereinbarungen mit England — trotz des uns ja mitgeteilten Windsor-Vertrages — eine weitgehende Entspannung und erfolgreiche Ära unserer Politik einleiten würden, deren Rückwirkung im Deutschen Reiche in Gestalt eines vermehrten Zutrauens zu den Zielen und Methoden der Kaiserlichen Regierung nicht ausbleiben würde. Das Abkommen mit England ist das Beste, was die Kaiserliche Politik — soweit sie eine schaffende und erwerbende sein kann — seit den großen Zeiten der Gründung des Reiches geleistet hat.[24]

Randbemerkungen von Jagows:

[3] Grey hat gesagt, daß er beide Verträge habe (den Windsor-Vertrag und unser Abkommen), sich also mit beiden abfinden müsse. Daher wird der Windsor-Vertrag nicht aufgehoben. Würde er aufgehoben, brauchte er ja auch gar nicht mehr veröffentlicht werden!

[15] Diese Argumentation entspricht nicht der englischen Auffassung. Ebensowenig, wie durch das neue Abkommen der Windsor-Vertrag „hinfällig" geworden ist, kann der Windsor-Vertrag das alte Abkommen aufheben. Grey hat auch gesagt, wir hätten ja noch den alten Vertrag.

[19] Grey hat gesagt, er habe die Verhandlungen hauptsächlich begonnen, um unser Verhältnis zu bessern; jetzt, wo die Beziehungen so viel besser geworden seien, habe das Abkommen gar nicht mehr diese Bedeutung.

Randbemerkungen Wilhelm von Stumms:

[1] Das hat niemand jemals angenommen.

[2] Ein englisch-portugiesischer Vertrag kann doch nicht einen englisch-deutschen Vertrag aufheben!

[4] ist vorbei, da die Gefangenen freigelassen sind.

[5] ?

[6] Hat nie jemand angenommen.

[7] Wieso?
[8] Das ist doch nicht in dem Jahr möglich, um das die Veröffentlichung aufgeschoben werden soll.
[9] Ja.
[10] Der Windsor-Vertrag dürfte vor allen diesen Vorgängen abgeschlossen worden sein.
[11] Wir nehmen doch nicht die ablehnende Haltung ein!
[12] Der Fall wird so bald nicht eintreten.
[13] Das sind ganz gegenstandlose Betrachtungen.
[14] ???
[16] ??
[17] ? England hat es schließlich ausgeschlagen.
[18] Wir sind doch nicht diejenigen, die die Unterzeichnung verhindern!
[20] Es widersteht ja schon jetzt nicht.
[21] Woher weiß er denn das?
[22] Trubetzkoi hat damit gar nichts zu tun gehabt.
[23] !
[24] (!)

Nr. 14 711

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 334 London, den 4. Juni 1914

Euer Exzellenz beehre ich mich in Erwiderung des Erlasses Nr. 804 vom 29. v. Mts.* nachstehendes zu melden:

Zunächst beruht die Annahme, als ob ich von mir aus die Frage der Veröffentlichung bei M. Harcourt angeregt hätte, auf einem Irrtum. Wenn diese Frage auch im Laufe der Unterredung, die nach Tische in durchaus zwangloser Weise stattfand, naturgemäß berührt werden mußte, so war es doch nicht die Veröffentlichung, sondern, wie aus meinem Bericht Nr. 304** hervorgehen dürfte, die Frage der Gültigkeit der neuen Vereinbarung, die ich dem Kolonialminister gegenüber berührte. Aus verschiedenen Andeutungen hatte ich entnommen, daß sowohl das Foreign Office wie das Kolonialamt, vorausgesetzt, daß nicht unterschrieben wird, den alten Vertrag vom Jahre 1898 auch fernerhin als Grundlage unserer beiderseitigen Rechtsverhältnisse in den portugiesischen Kolonien betrachtet und daß dem neuen Vertrage hier nur insofern ein moralisch bindender Wert beigemessen wird, als Sir E. Grey sich persönlich verpflichtet fühlt, im Falle eines von uns ausgehenden Wunsches unter den bekannten Bedingungen seine Unterschrift nicht zu versagen.

---

* Siehe Nr. 14 709.
** Siehe Nr. 14 708.

Daß Sir E. Goschen in Berlin eine mit dieser Auffassung ausdrücklich in Widerspruch stehende Erklärung abgegeben haben sollte, muß ich bezweifeln, jedenfalls befindet sich nichts in dem mir zur Verfügung stehenden Aktenmaterial, was darauf hindeutet. Sir E. Grey hat es mir gegenüber immer ängstlich vermieden, auf die Frage, welcher von den beiden Verträgen nunmehr als Grundlage für unser ferneres kolonialpolitisches Verhältnis zu betrachten sei, irgendwie einzugehen. Sir W. Tyrrel hat mir aber keinen Zweifel darüber gelassen, daß der neue Vertrag vorläufig wenigstens nichtig ist. Bei meinen früheren Unterredungen hat sich der Minister immer nur darauf beschränkt, ähnlich wie er es in dem Briefe an Sir E. Goschen getan zu haben scheint, zu sagen, „then it is better to let things as they are". Welche Deutung er aber diesen Worten zugrunde legte, war nicht schwer zu erkennen, obwohl er nichts Näheres hinzufügte. Auch hatte ich seit meiner letzten Unterredung mit ihm, die am 1. April stattfand und über die ich damals berichtet habe *, keine Veranlassung zu erneuten amtlichen Schritten.

Sir Edward Grey wird es wohl auch fernerhin vermeiden, die diesseitige Auffassung, daß für die Zukunft nicht der neue sondern der alte Vertrag in Wirksamkeit bleibt, in klarer Form zum Ausdruck zu bringen. Denn er möchte die ganze Angelegenheit am liebsten einschlafen lassen, schon um aus der Verlegenheit herauszukommen, in der er sich durch die Haltung der Franzosen befindet **. Er wird mich

* Vgl. Nr. 14 705.

** In der Darstellung, die Fürst Lichnowsky in seiner Denkschrift „Meine Londoner Mission 1912—1914" (Flugschriften des Bundes Neues Vaterland, Nr. 7/8, S. 15 ff.) von den Verhandlungen über den Kolonialvertrag gibt, kommt im Gegensatz zu seiner amtlichen Berichterstattung der starke Einfluß, den die „Haltung der Franzosen" auf Sir E. Grey ausgeübt hat, und der sich vor allem in der Hartnäckigkeit manifestiert, mit der der englische Staatssekretär an der gleichzeitigen Veröffentlichung beider Verträge festhielt, gar nicht zum Ausdruck. Die Darstellung des Fürsten Lichnowsky ist überhaupt, wie der Vergleich mit den Akten zeigt, eine überaus einseitige und weitgehend bestimmt von der irrigen Meinung, daß man ihm im Auswärtigen Amt die Lorbeeren eines öffentlichen Erfolges nicht gegönnt habe. Fürst Lichnowsky behauptet sogar, das Auswärtige Amt habe, lediglich aus persönlicher Ranküne gegen ihn, den Fürsten, nach Vorwänden gesucht, um den Vertrag, an dem man doch ein volles Jahr mit heißem Bemühen gearbeitet hatte, scheitern zu lassen. Die Schiefheit dieser Auffassung, für die die Akten nicht den geringsten Anhalt bieten, ergibt sich schon aus der einfachen Erwägung, daß der Reichskanzler und das Auswärtige Amt selbst das höchste Interesse daran hatten, einen öffentlichen Erfolg ihrer auf ein Zusammengehen mit England gerichteten Politik feststellen zu können. Sie würden, falls sie geglaubt hätten, mit dem Abschluß und der Veröffentlichung des Vertrages trotz der gleichzeitigen Veröffentlichung des Windsor-Vertrages vor der eigenen Öffentlichkeit bestehen zu können, sicherlich nicht gezögert haben, den öffentlichen Erfolg für sich selbst zu reklamieren. Daß der Reichskanzler in

daher voraussichtlich auch nicht mehr auf den Gegenstand anreden, schon deshalb nicht, weil eine Veränderung in der Lage seit der Unterredung Sir E. Goschens mit dem Herrn Staatssekretär sich nicht zugetragen hat. Sollten die Äußerungen Sir E. Goschens jedoch eine entgegenstehende Auffassung rechtfertigen, so dürfte dies wohl auf seine geringe Vertrautheit mit den einschlägigen Verhältnissen zurückzuführen sein.

Ich glaubte im dienstlichen Interesse zu handeln, wenn ich gelegentlich und gesprächsweise den Kolonialminister darauf hinwies, daß wir an den materiellen Abmachungen des neuen Vertrages festhielten, und mich gleichzeitig davon überzeugte, welche Auffassungen über die tatsächliche Rechtslage an der maßgebenden Stelle besteht. Diese Unterhaltung kann daher nicht in Widerspruch stehen zu der mir erteilten Weisung, mich jedes ferneren amtlichen Schrittes in der Frage der Veröffentlichung zu enthalten. Ich hätte viel eher geglaubt, daß Euer Exzellenz es begrüßen würden, wenn es mir gelänge, die wirkliche Auffassung der hiesigen Regierung über diese wichtige Frage einwandfrei festzustellen und über einen anscheinend bestehenden Irrtum Aufklärung zu verschaffen.

Besonders überraschend ist jedoch der Vorwurf, ich hätte durch meine Unterhaltung die befriedigende und den Bedürfnissen der nächsten Zeit durchaus genügende Sachlage erneut kompromittiert. Unsere Unterhaltung müßte hiernach bei dem Minister eine uns unvorteilhafte Sinnesänderung herbeigeführt, nicht aber lediglich ihm Gelegenheit gegeben haben, seine Ansichten auszusprechen. Jedenfalls war ich nicht in der Lage, mit Gegenargumenten entgegenzutreten, die nur dann wirksam gewesen wären, wenn ich ihm hätte beweisen können, daß in den Anschauungen der hiesigen Regierung sich eine Änderung vollzogen habe. Hierzu aber hatten Euer Exzellenz mich nicht befähigt, ich konnte ihm nicht erwidern, daß die im Auftrage Sir E. Greys durch den Berliner Botschafter abgegebenen Erklärungen seinen Ansichten direkt widersprächen.

Zu meinem Bedauern sehe ich mich schließlich noch genötigt darauf hinzuweisen, daß ich die im Schlußsatz des eingangs genannten Erlasses mir erteilte Weisung mit meiner hiesigen Stellung nicht in Einklang zu bringen vermag.

Lichnowsky

---

der Tat die Veröffentlichung des Vertrages gewünscht hat, ergibt auch das folgende Schriftstück. Vgl. noch v. Jagow, Zu Fürst Lichnowskys Denkschrift, „Norddeutsche Allgemeine Zeitung", vom 23. März 1918.

Nr. 14 712

Der Dirigent der Politischen Abteilung des Auswärtigen Amtes Wilhelm von Stumm an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow

Privatbrief. Unsignierte Abschrift*

Berlin, den 8. Juni 1914

Ich habe mir die portugiesische Sache noch einmal gründlich überlegt. Wenn der Reichskanzler Wert auf die Veröffentlichung legt, so ist schließlich ein Ausweg denkbar, auf dem meines Erachtens die Sache sich ohne allzu großen Schaden allenfalls machen ließe. Ich möchte schließlich, wenn nachher ein unionistisches Kabinett drankommt, auch nicht das Karnickel sein, auf das sich dann der ganze Zorn entladet, obgleich ich persönlich absolut auf dem Standpunkt stehe, daß das alte unveröffentlichte Abkommen für uns eine vorteilhaftere Lage bedeutet als das neue veröffentlichte. Davon würde aber dann niemand zu überzeugen sein, und es würde heißen: Sie sind schuld daran, daß wir die goldenen Berge nicht bekommen haben. Auch möchte ich nicht mir selbst den Vorwurf machen, die Frage nicht von allen Seiten objektiv geprüft zu haben. Man fällt zu leicht in den Fehler, sich in bestimmte Ideen zu verrennen.

Ich glaube nun, daß viele der Bedenken, die gegen die Veröffentlichung des Abkommens vor Rückkehr der Expedition sprechen, zurückgestellt werden können, wenn die Veröffentlichung gleichzeitig mit dem Bagdadabkommen vorgenommen wird. Zunächst verteilt sich dann die Aufmerksamkeit mehr auf die beiden Dinge; das zweifellos sehr gute Bagdadabkommen deckt das dürftige portugiesische Abkommen. Vor allem aber würde die Parole auszugeben sein: England und Deutschland haben sich über ihre wirtschaftlichen Interessensphären in der Türkei und in den portugiesischen Kolonien geeinigt. Die Analogie würde unserer öffentlichen Meinung einleuchten und gleichzeitig diese Auslegung auch in Portugal plausibel machen. Was nun den Windsor-Vertrag betrifft, so läßt sich da schließlich mit ganz harmloser Miene sagen: Was in dem Windsor-Vertrag steht, steht ja auch in dem preamble des Vertrages von 1898 (und, wenn ich mich recht erinnere, auch in demjenigen unseres neuen Abkommens), denn dort heißt es unter anderem: Zweck des Abkommens ist die Erhaltung der Integrität des portugiesischen Reiches. Der Fachmann wird sich ja durch solche Erklärungen über den wahren Sachverhalt nicht täuschen lassen, aber für die große Masse dürften sie ausreichen.

Es bleibt natürlich eine gewisse Gefahr, daß trotzdem unsere

---

* Die Autorschaft von Stumms ergibt sich aus einer Aktennotiz.

Konzession in Südangola ins Wasser fällt*. Dagegen können wir uns aber schützen, wenn wir uns von der englischen Regierung zusichern lassen, daß sie in der Sache mit uns vereint gegebenenfalls einen Druck auf die portugiesische Regierung ausüben will.

Ich würde mir eventuell den modus procedendi so denken, daß Sie die in den nächsten Tagen zu erwartende Paraphierung des Bagdadabkommens zum Anlaß nehmen, um bei Goschen auf die Sache zurückzukommen, indem Sie ihm von der Expedition nach Angola erzählen und sagen, wir hofften im Spätherbst, wenn wir die Konzession von den Portugiesen erlangt hätten, die Veröffentlichung des Abkommens vorschlagen zu können. Wir fürchteten sonst, daß die Portugiesen nach Veröffentlichung uns die Konzession verweigern würden, die für den Anschluß an Deutsch-Südwestafrika unentbehrlich sei. Daran würde ich die Frage knüpfen, ob er (Goschen) glaube, daß uns die englische Regierung eventuell bei Erlangung der Konzession behilflich sein und diesen Fall eventuell schon als Vertragsfall ansehen würde. Wenn die englische Regierung uns das zusichern wolle, so könnten wir in Erwägung ziehen, schon jetzt zur Zeichnung des Vertrages zu schreiten, unter der Voraussetzung, daß die Veröffentlichung erst gleichzeitig mit derjenigen des Bagdadbahnvertrages erfolge.

Schlußbemerkung von Jagows:
Das ist ein Ausweg
Bei näherer Überlegung finde ich ihn gar nicht einmal zu schlecht.

Nr. 14 713

Der Reichskanzler von Bethmann Hollweg an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 860 Berlin, den 9. Juni 1914

Eurer Durchlaucht Bericht Nr. 334 vom 4. d. Mts. ** habe ich erhalten, doch vermag ich mich nicht in allen Punkten mit demselben einverstanden zu erklären. Ich will hier nicht auf Einzelheiten eingehen, sondern möchte mir dieselben mündlicher Rücksprache vorbehalten. Doch muß ich schon jetzt auf das Telegramm vom 17. April hinweisen, in welchem Euere Durchlaucht ersucht wurden, von jedem weiteren Schritt in der Sache abzusehen.

---

* Man sieht hier, daß dieses Motiv, das Fürst Lichnowsky in seiner Denkschrift als einen „nichtigen Einwand" und gleichzeitig als gar nicht ernst gemeint hinstellt, wirklich eine starke Rolle bei den Erwägungen des Auswärtigen Amts gespielt hat. Vgl. auch v. Jagow, Zu Fürst Lichnowskys Denkschrift, „Norddeutsche Allgemeine Zeitung", vom 23. März 1918.
** Siehe Nr. 14 711.

Da ich voraussichtlich nicht nach Kiel gehen werde, bitte ich Euere Durchlaucht auf der Durchreise nach Schlesien bezw. auf der Rückreise von dort mich hier oder in Hohenfinow aufsuchen zu wollen *.

Bethmann Hollweg

Nr. 14 714

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 451 London, den 14. Juli 1914
Geheim

Euere Exzellenz hatten mich bei meiner letzten Anwesenheit in Berlin ** ermächtigt, Sir Edward Grey zu erklären, daß wir nunmehr bereit seien, das Abkommen mit Großbritannien über die portugiesischen Kolonien zu unterzeichnen und in die Veröffentlichung des neuen sowie der beiden alten Verträge, des deutsch-britischen vom Jahre 1898 sowie des britisch-portugiesischen vom Jahre 1899, zu willigen. Mit der Veröffentlichung sollte aber bis zum Spätherbst gewartet werden, um unserer in Südangola befindlichen Abordnung die nötige Zeit zu gewähren zur Beendigung ihrer den Bahnbau betreffenden dortigen Studien.

Ich brauchte nicht erneut auf die Bedeutung unseres neuen Vertrages hinzuweisen und dabei hervorzuheben, daß hierdurch eine dauernde Grundlage geschaffen wird für die zukünftige Erweiterung der beiderseitigen Kolonialinteressen in Afrika, und Reibungsflächen beseitigt werden, die zwischen den beiderseitigen Bestrebungen auf kolonialpolitischem Gebiet entstehen könnten. Im Gegensatz zu dem alten Vertrage, welcher geographisch schwer abgrenzbares Gebiet in Angola feststellte, weist er uns den größten Teil der gedachten Kolonie mit einer günstig abgerundeten Fläche zu. Er übergibt uns ferner die wertvollen Inseln São Thomé und Principe, welche in dem alten Abkommen überhaupt nicht erwähnt waren, sowie das Stück der Benguellabahn, das bisher der englischen Enklave angehörte.

Bei obigem Anlaß hatte ich berichtet, daß die hiesige Regierung den größten Wert auf das Zustandekommen des neuen Vertrages legt, teils der Mängel wegen, die der alte auch vom britischen Stand-

---

* Fürst Lichnowsky fuhr am 25. Juni zur Kieler Woche, wo auch ein englisches Geschwader zu Besuch erwartet wurde (vgl. dazu Bd. XXXIX, Kap. CCXCII), und war am 2. Juli in Berlin, wo er mit dem Reichskanzler sprach. Vgl. dazu Fürst Lichnowsky, Meine Londoner Mission, S. 27.
** Vgl. die voraufgehende Fußnote.

punkte aus enthält, teils aber mit Rücksicht auf die Ungewißheit, die der heutige Zustand für alle wirtschaftlichen Bestrebungen schafft. Ich durfte hinzufügen, daß erst kürzlich Mr. Asquith, als ich ihn auf dem Lande besuchte, an mich die Frage von sich aus richtete, was nun eigentlich aus unserem Vertrage würde, und der Hoffnung unzweideutigen Ausdruck verlieh, daß wir zum Abschluß gelangen würden.

Den Bedenken, die Euere Exzellenz eine Zeitlang gegen die Veröffentlichung des Windsor-Vertrages gehegt hatten, glaubte ich entgegenhalten zu können, daß dieser Vertrag nichts weiter enthalte als eine Bekräftigung der Rechtslage, welche seit den Zeiten Karls II. vertraglich festgelegt ist. Ich erlaubte mir zu bemerken, daß, falls wirklich, was ich nicht für ausgeschlossen halte, von alldeutscher oder anderer Seite unter Hinweis auf die doppelzüngige Haltung Englands unsere Staatsleitung der politischen Einfalt geziehen werden sollte, dieser Vorwurf nicht unschwer durch die Erwägung zu entkräften sei, daß es Euerer Exzellenz gelungen ist, durch das neue Abkommen einen Weg zu finden, der es ermöglicht, ohne Verletzung politischer Anstandsbegriffe und Jahrhunderte alter Verträge gerade diejenigen Bestimmungen, welche anscheinend im Widerspruch zu dem Geiste unserer Vereinbarungen stehen, zu umgehen und unter Umständen sogar außer Kraft zu setzen. Denn während die bisherige Konvention, die ganz im Geiste des englisch-portugiesischen Abkommens sich die „Erhaltung der Integrität und Unabhängigkeit Portugals“ zum Ziele setzt, nur die Voraussetzungen schafft für die beiderseitige Gewährung von Darlehen, spricht das neue Abkommen von den besonderen Interessen, die beide Staaten an den angrenzenden Gebieten und Schutzgebieten haben. Von größter Bedeutung aber für die Verwertung des neuen Abkommens dürfte der unter Euer Exzellenz persönlicher Mitarbeit entstandene Artikel VIII zu betrachten sein, der die Möglichkeit der Gefährdung von Leben und Eigentum deutscher oder britischer Staatsangehöriger in den portugiesischen Kolonien und sogar von Lebensinteressen in den angrenzenden deutschen oder britischen Besitzungen ins Auge faßt. Es liegt auf der Hand, daß die Bestimmungen dieses Artikels eine sehr weitgehende Auslegung zulassen, da er voraussieht, daß die portugiesische Regierung nicht in der Lage ist, den nötigen Schutz zu gewähren, und die betreffenden Maßregeln einer beiderseitigen Vereinbarung überläßt, und daß sie daher eine Handhabe schaffen für die Verwirklichung des Abkommens, wie sie die alten Abmachungen nicht enthielten. Es erübrigte sich noch, auf die Vorteile des Artikels IX hinzuweisen, der die Lostrennung einer Kolonie oder eines Teiles einer solchen betrifft.

Weit entfernt also, eine berechtigte Handhabe zu Angriffen gegen die Kaiserliche Regierung zu bieten, glaubte ich mich mit Euerer

Exzellenz in der Anschauung zu begegnen, daß der neue Vertrag als ein bedeutender Erfolg Euerer Exzellenz hingestellt werden kann, und zwar nicht nur im Sinne eines weiteren Schrittes in der Richtung unserer kolonial-politischen Wünsche, sondern auch als praktisches und bedeutsames Ergebnis der viel besprochenen Annäherung.

Da ich annehmen darf, daß Euere Exzellenz nicht beabsichtigen, aus Rücksicht auf leicht zu widerlegende Einwendungen das zur Vollendung gediehene patriotische Werk scheitern zu lassen, so erlaube ich mir um Weisung zu bitten, ob ich nunmehr in Gemäßheit mit den mir erteilten und eingangs erwähnten Befehlen an Sir Edward Grey herantreten darf.

Über den Zeitpunkt der Veröffentlichung dürfte alsdann eine Einigung zu erzielen sein. Eile scheint mir aber insofern geboten, als Sir Edward Grey im August nach Schluß des Parlaments London verlassen wird und ich auch vor Antritt meines Urlaubs die Angelegenheit erledigen möchte.

Lichnowsky

Randbemerkung von Bethmann Hollwegs:

Meo voto kann Lichnowsky in diesem Sinne mit Sir Ed. Grey sprechen. B. H.

Nr. 14 715

Der Reichskanzler von Bethmann Hollweg an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 1070 Berlin, den 27. Juli 1914

Bezugnehmend auf den gefälligen Bericht vom 14. d. Mts. — Nr. 451 * — möchte ich nicht verfehlen, Ew. pp. daran zu erinnern, daß nicht wir es gewesen sind, die seinerzeit die Unterzeichnung unseres Abkommens über die portugiesischen Kolonien abgelehnt haben, sondern Sir E. Grey, indem er, ohne sein Verlangen zu begründen, auf der Notwendigkeit gleichzeitiger Veröffentlichung des Vertrages und des Windsor-Vertrages bestand. (Bericht Nr. 187 vom 1. April d. Js. **)

Wenn ich mich nunmehr damit einverstanden erklären will, daß Euer pp. erneut bei Sir E. Grey die Unterzeichnung anregen, so darf ich daher auch bitten, den Minister auf das weitgehende Entgegenkommen hinzuweisen, das die Kaiserliche Regierung ungeachtet der ernsten Verlegenheiten, die ihr aus der gleichzeitigen Veröffentlichung

---

* Siehe Nr. 14 714.

** Siehe Nr. 14 705.

der beiden Verträge erwachsen könnten, der englischen Regierung in der Frage zu bezeugen wünsche. Sie wollen alsdann des weiteren ausführen, daß sich ein von deutschem und portugiesischem Kapital fundiertes Studiensyndikat zurzeit in Angola befindet, um dort die erforderlichen Unterlagen für den Bau einer Eisenbahn zu gewinnen, die bestimmt ist, im Anschluß an das Eisenbahnnetz in unserem südwestafrikanischen Schutzgebiet Südangola zu durchqueren und in einem der Häfen der atlantischen Küste zu endigen. Es ist zu erwarten, daß das Syndikat im September nach Europa zurückkehren wird, so daß alsdann die Verhandlungen mit der portugiesischen Regierung wegen Erteilung der Konzession aufgenommen werden könnten. Ob es gelingen wird, die Verhandlungen in verhältnismäßig kurzer Zeit zum Abschluß zu bringen, läßt sich angesichts der Strömungen, die sich in Portugal gegen die Zulassung deutschen Kapitals in Angola bereits sehr stark geltend machen, nicht übersehen. Schwerlich wird aber mit einem positiven Ergebnis vor Ende des laufenden Jahres gerechnet werden können. Es ist nun mit Bestimmtheit vorauszusehen, daß das Bekanntwerden unserer Abmachungen mit der englischen Regierung vor erfolgtem Abschluß der Verhandlungen den allerernstesten Widerstand der öffentlichen Meinung in Portugal sowie der portugiesischen Regierung hervorrufen und deren Scheitern zur Folge haben würde. Die Gewinnung eines Ausganges an die westatlantische Küste für den Handel im Norden unseres südwestafrikanischen Schutzgebietes stellt aber ein Lebensinteresse dieser Kolonie dar, das wir dem von Sir E. Grey behaupteten Grundsatz der liberalen Regierung, keine geheimen internationalen Vereinbarungen abzuschließen, nicht zum Opfer bringen können. Der Veröffentlichung unseres Abkommens würde daher die rechtsgültige Erteilung der gewünschten Eisenbahnkonzession an die in Rede stehende deutsch-portugiesische Kapitalistengruppe vorauszugehen haben. Sollte es Euer pp. nicht gelingen, den Minister, angesichts der Unmöglichkeit, mit einiger Sicherheit den Zeitpunkt des eventuellen Abschlusses unserer Verhandlungen mit Portugal vorauszubestimmen, für diese Lösung zu gewinnen, so wollen Sie, von sich aus, den Gedanken hinwerfen, daß die Kaiserliche Regierung vielleicht bereit sein werde, der Veröffentlichung des Abkommens innerhalb einer bestimmten Frist — etwa spätestens in sechs Monaten — nach erfolgter Unterzeichnung zuzustimmen, falls die englische Regierung uns zusichern wolle, ihren ganzen Einfluß bei der portugiesischen Regierung auf die Erteilung der Konzession ausüben und eventuell deren Weigerung als Vertragsfall im Sinne des Artikels VIII unserer Abmachungen ansehen zu wollen, wenn bis dahin die Konzession noch nicht erteilt worden sei.

Einem gefälligen Bericht über das Veranlaßte werde ich mit Interesse entgegensehen.

Bethmann Hollweg

Nr. 14 716

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Privatbrief. Konzept

Berlin, den 27. Juli 1914
[abgegangen am 28. Juli]

Heute geht der Erlaß* an Sie ab, der Sie ermächtigt, die Verhandlungen mit Grey über das portugiesische Kolonialabkommen wieder aufzunehmen. Die Sache kann ihre unangenehmen Folgen haben und ist somit nicht ohne Verantwortung. Welches Mäntelchen wir auch in der Öffentlichkeit dem Windsor-Vertrage umhängen mögen, nichts bürgt dafür, daß nicht ein Sturm der Entrüstung bei uns losgeht, der schwerlich zur Besserung unseres Verhältnisses zu England und zur Stärkung des Ansehens der Regierung und, nicht zum letzten, auch Ihres eigenen diplomatischen Rufes beitragen würde. Wie sich die öffentliche Meinung schließlich stellen wird, das läßt sich natürlich nicht mit Bestimmtheit voraussehen. Des weiteren besteht die Gefahr, daß unsere wirtschaftlichen Bestrebungen in Angola nach Bekanntwerden unseres Abkommens infolge des Widerstandes der Portugiesen nicht mehr vom Fleck kommen. Wir werden dann zwar ein schönes Abkommen haben, aber alles bleibt beim alten wie nach dem Jahre 1898. Deshalb ist auch die englische Zusicherung, unsere Eisenbahnverbindung durch Südangola nötigenfalls mit uns in Portugal durchdrücken zu wollen, für uns eine conditio sine qua non. Ich bitte Sie, sich nicht von dem auch von mir geteilten Wunsch, den Engländern soweit als möglich entgegenzukommen, dazu verleiten zu lassen, Grey gegenüber unseren Standpunkt nicht mit aller Zähigkeit zu vertreten, falls er darauf nicht sofort eingehen will. Daß der Artikel VIII unser Verlangen nicht ganz deckt, dessen bin ich mir wohl bewußt. Schon dieser Fall zeigt, wie wenig eigentlich damit zu machen ist. Sind Sie nicht von vornherein sicher, damit durchzudringen, so ist es besser, Sie lassen die Sache ruhen. Sie haben wiederholt geäußert, Sie wüßten nicht, ob Grey noch lange auf die Unterzeichnung des Vertrages warten werde. Es ist danach die Befürchtung nicht abzuweisen, daß er das Wiederanschneiden der Frage dazu benutzt, um uns vor die Alternative zu stellen: bedingungslose sofortige Zeichnung und Veröffentlichung oder Verzicht auf den ganzen Vertrag. Wir würden uns dann für das letztere entscheiden müssen. Wir haben dem Eigensinn, mit dem Grey auf seinem Standpunkt in der Veröffentlichungsfrage steht, nun genug Opfer gebracht Den Ernst der Situation, die eventuell entstehen kann, werden Sie ja nicht unterschätzen, Sie selbst

---

* Siehe Nr. 14 715.

haben sie ja immer als ernst hingestellt. Ich persönlich halte ja die Vorteile des neuen Vertrages gegenüber dem alten nicht für s o groß. Im Gegenteil: da der alte Vertrag als Geheimvertrag geschlossen worden ist, kann er nicht ohne unsere Zustimmung veröffentlicht werden, und wir könnten uns auf Grund desselben in aller Ruhe in Angola einnisten. Die Enklave, die als solche für England ziemlich wertlos ist, würde uns mit der Zeit doch zufallen. Was aber die Vereinbarungen in dem neuen Vertrag wegen Sicherung unserer Interessen betrifft, so werden wir dabei immer von dem guten Willen der jeweiligen englischen Regierung und von dem Stande unserer allgemeinen Beziehungen zu England abhängig sein. Diesen schwachen Punkt würde auch die öffentliche Meinung bei uns sofort herausfinden. Sie haben wiederholt bezweifelt, daß eine unionistische Regierung den neuen Vertrag zeichnen würde. Trifft das zu, so ist doch ganz gewiß auch nicht anzunehmen, daß sie gegebenenfalls geneigt sein würde, auf Grund der recht dürftigen Vereinbarungen in Artikel VIII uns zur Verwirklichung unserer Bestrebungen ernstlich behilflich zu sein. Als so großen Erfolg, wie Sie es tun, vermag ich den Artikel VIII mit dem besten Willen nicht einzuschätzen. Wir haben Ihrem Wunsche nachgegeben, aber Sie tragen nun dafür auch einen besonderen Anteil an der Verantwortung.

J a g o w

Kapitel CCLXXXV

Das Deutsch-Englische Bagdadbahnabkommen vom 15. Juni 1914

Nr. 14717

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 125 London, den 24. Februar 1913

Hakki Pascha hat heute mit Vertretern des Foreign Office die erste Besprechung über Fragen der Bagdadbahn und des Persischen Golfes gehabt*. Das englische Programm für die Bagdadbahn würde umfassen:

1. die Erklärung, daß — unsere Zustimmung vorausgesetzt — die Strecke von Bagdad nach Basra türkische Staatsbahn werden solle[1],

2. daß die Strecke von Basra nach Kueit erst gebaut werden solle, wenn über alle einschlägigen Fragen zwischen den beteiligten Mächten (Deutschland, England und Türkei) vollständiges Einvernehmen erzielt sei, und

3. daß auf der gesamten Strecke der Bagdadbahn jede ungleiche Behandlung durch Tarife etc. ausgeschlossen sein solle.

---

* Die Verhandlungen, die in der ersten Hälfte 1912 zwischen England und der Türkei über die Bagdadbahn und den Persischen Golf geführt waren (vgl. dazu Bd. XXXI, Kap. CCXLV), hatten nahezu zu einer Einigung in dem Sinne geführt, daß die Türkei die Strecke Bagdad bis Basra selbst als Staatsbahn ausbauen wollte. Doch ließen die im Juli in Konstantinopel ausbrechenden inneren Wirren, denen bald der Beginn des ersten Balkankrieges folgte, es nicht zu formellem Abschluß kommen. Um die Mitte Februar 1913 wurden die Verhandlungen von dem als türkischer Bevollmächtigter zu den Londoner Konferenzen entsandten früheren Großwesir Hakki Pascha wiederaufgenommen, wobei sich sofort neue Schwierigkeiten erhoben. Von dem Verlauf der Verhandlungen erhielt die deutsche Regierung zunächst weder von englischer noch von türkischer Seite Kenntnis. Als nun Sir E. Grey am 20. Februar gegenüber Fürst Lichnowsky beiläufig die Bemerkung fallen ließ, daß die von Deutschland angeregte Erhöhung der türkischen Einfuhrzölle von Verhandlungen abhänge, die mit der Bagdadbahn in Verbindung ständen (Telegramm Fürst Lichnowskys Nr. 96 vom 20. Februar), erging am 21. Februar an Fürst Lichnowsky die telegraphische Weisung (Nr. 121): „Wir wußten, daß solche Verhandlungen stattfinden, sind uns aber nicht klar, wo eigentlich die Schwierigkeiten liegen. Wir wären, wenn wir Aufschluß erhielten, gern bereit, an unserem Teil zur Beseitigung derselben mitzuwirken.“ In diesem Sinne sollte sich Fürst Lichnowsky zu Sir E. Grey äußern.

Hakki Pascha hat anscheinend gegen diese schon im Sommer in Konstantinopel mitgeteilten englischen Wünsche wenig einzuwenden, soll sich überhaupt bei der Besprechung sehr gemäßigt und verständig gezeigt haben. Er äußerte den Wunsch, vermutlich auf einen englischen Wink hin, sobald er mit den Besprechungen etwas weiter vorgeschritten sei, in parallele Besprechungen mit Deutschland einzutreten. Es ist daher wahrscheinlich, daß ein entsprechender türkischer Wunsch in absehbarer Zeit in Berlin geäußert werden wird.

Der Gedanke Sir Edward Greys scheint dahin zu gehen, daß bei der Behandlung der Bagdad—Basra-Strecke als türkische Staatsbahn die Quotenfrage, welche große Schwierigkeiten gemacht hat, ganz ausgeschaltet werden könnte; die zum Bau der Bahn erforderlichen Summen könnten aus allgemeinen Mitteln des türkischen Staatsschatzes fließen, und die Vertretung in der Leitung beziehungsweise dem Aufsichtsrate dieser Teilstrecke würde nicht mit der Größe der Kapitalsbeteiligung ursächlich zusammenhängen. Nach den englischen Ideen, welche noch keine endgültige Fassung gefunden haben, würden in diesem Direktorats- oder Aufsichtsratskörper neben den Türken, welche eine vorwiegende Stellung[2] haben würden, je ein oder zwei Delegierte von Deutschland, England und Frankreich sitzen. Die Abgrenzung ihrer Gewalten und alle Einzelheiten würden durch spätere Vereinbarung zwischen den Mächten festgesetzt.

Vorstehende Mitteilung bitte ich im Hinblick darauf, daß die Verhandlungen im Foreign Office geheim sind, streng vertraulich behandeln zu wollen.

Lichnowsky

Randbemerkung Zimmermanns:

[1] Diese Zustimmung würden wir unter gewissen Voraussetzungen — Erhöhung der finanziellen Sicherheiten für unseren Bau bis Bagdad und Ausschluß einer wirtschaftlichen Konzessionserteilung an Frankreich für eine Bahn von Bagdad an syrische Küste (Tripolis) — wohl erteilen können. Das englische Programm würde an sich als Basis für Verhandlungen daher in Betracht kommen können. Wir werden zunächst das Weitere ruhig abzuwarten haben.

Z. 26/2

[2] id est mit uns die Majorität.

Nr. 14 718

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 150 — Konstantinopel, den 11. März 1913

Großwesir sagte mir, er hoffe, die Verhandlungen mit England wegen Golfstrecke auf der Basis: Bau Bagdad—Basra durch jede der

Pforte genehme Gesellschaft, Bau Basra—Golf durch England oder durch Türkei unter englischer Kontrolle sehr bald hier zu Ende zu führen. Die Berichterstattung Hakki Paschas ließe die entgegenkommende Stimmung Sir E. Greys anerkennen. Er werde bei den Verhandlungen von dem Wunsche geleitet sein, einen vollkommenen Ausgleich der deutsch-englischen Gegensätze in der Golffrage herbeizuführen — einen Ausgleich, der seine Rückwirkung auf die allgemeinen Beziehungen zwischen England und Deutschland nicht verfehlen werde —, von der Gestaltung dieser Beziehungen hängt nach seiner Überzeugung die Zukunft der Türkei ab. Ich erwiderte dem Großwesir, ich setze voraus, daß die Verhandlungen mit vollkommener Offenheit und Loyalität England gegenüber geführt würden.

Lowther * sprach mir kürzlich ziemlich skeptisch über die Londoner Tätigkeit Hakki Paschas, der nach einem Erfolge suche, um sich hier sein Bett zu machen.

Wangenheim

Nr. 14 719

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 155 Konstantinopel, den 13. März 1913

Im Anschluß an Telegramm Nr. 150 **.

Großwesir sagte mir, das im Juli v. Js. der Pforte zugegangene Memorandum der englischen Regierung, betreffend Regelung der Persischen Golf-Frage ***, habe unter der Rubrik „The Bagdad railway question" folgende Forderung enthalten: „The admission of two British representatives, approved by His Majesty's Government, to the board of whatever company may undertake the construction or working of the railway from Bagdad to Bassora." Er habe aus dem Worte „whatever" geschlossen, daß die englische Regierung damit einverstanden wäre, wenn Bau und Betrieb bis Basra der Bagdadbahngesellschaft übertragen würde. Nun spreche aber Hakki Pascha in seinen Berichten immer nur von einer türkischen Gesellschaft. Er habe deshalb Hakki Pascha privatbrieflich ersucht, zunächst die Auffassung der englischen Regierung über diesen Punkt durch vorsichtige Sondierung, aber einwandfrei festzustellen.

Mahmud Schewket Pascha setzte hinzu, er habe sich inzwischen überzeugt, daß mit Herrn Lowther, dem es an Sachkenntnis und

* Englischer Botschafter in Konstantinopel.
** Siehe Nr. 14 718.
*** Vgl. dazu Bd. XXXI, Kap. CCXLV, Nr. 11 496 nebst Fußnote.

technischen Beratern fehle, nicht verhandelt werden könne. Die Verhandlungen würden in London geführt werden.

Wangenheim

Nr. 14 720

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 160 Konstantinopel, den 16. März 1913

Mahmud Schewket Pascha lenkte das Gespräch heute wiederum auf die Golffrage. Der Moment zur Auseinandersetzung mit dem Foreign Office sei besonders günstig, da gegenwärtig in England der Glaube herrsche, durch das Verschwinden der europäischen Türkei sei dem deutschen „Drange nach Osten" ein für allemal ein Riegel vorgeschoben. Rußland werde diesen Glauben voraussichtlich bald wieder zu zerstören versuchen. Er werde bezüglich Kueit alle englischen Forderungen akzeptieren, die der Türkei allerdings nur eine fiktive Souveränität ließen. Auch bezüglich Bagdad—Basra werde er äußerstenfalls die Verpflichtung übernehmen, die Linie als eine türkische zu bauen. Hoffentlich würden die Engländer auf den Einwand, daß die Pforte die Bagdadbahngesellschaft eventuell schadlos halten und mit dem neuen Projekt an die Kammer gehen müsse, hören. Wenn nicht, so sei es für die Türkei und auch für Deutschland besser, daß der englische Argwohn bezüglich deutsch-türkischer Pläne im Hinblick auf den Persischen Golf mit der Wurzel ausgerissen werde.

Obige Auslassungen sind Mahmud Schewket Pascha offenbar von Hakki Pascha inspiriert, dem ich nicht ganz traue. Auch fällt es mir auf, daß Großwesir mir das letzte englische Memorandum nicht in extenso mitgeteilt hat.

Falls Deutsche Bank Wert auf Bagdad—Basra legt, wäre es nötig, Hakki Paschas Treiben scharf zu beobachten.

Wangenheim

Nr. 14 721

Die Direktion der Deutschen Bank an das Auswärtige Amt

Ausfertigung

Berlin, den 17. März 1913

An die uns durch die gütige Vermittelung der Kaiserlichen Botschaft in Konstantinopel und des Auswärtigen Amtes zugegangene De-

pesche des stellvertretenden Generaldirektors der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, Herrn Günther, vom 4. d. Mts. betreffend die türkisch-englischen Verhandlungen über die Südstrecke der Bagdadbahn* hat sich ein direkter Depeschenwechsel zwischen Herrn Günther und uns angeschlossen, den wir in Abschrift beifügen**.

Außerdem hat uns der zurzeit hier weilende frühere türkische Finanzminister Dschawid Bey die Informationen mitgeteilt, die er in der gleichen Angelegenheit von Hakki Pascha über dessen Besprechungen mit Sir Edward Grey erhalten hat.

Aus unserem Depeschenwechsel mit Konstantinopel und den durch Dschawid Bey übermittelten Informationen ergibt sich folgendes Bild der von der englischen Regierung aufgestellten Forderungen:

1. Die englische Regierung verlangt Garantien dafür, daß auf der Bagdadeisenbahn keine Differentialtarife, durch die etwa Waren englischer Herkunft oder irgendwelche englische kommerzielle Interessen benachteiligt werden könnten, in Anwendung gebracht werden. Solche Differentialtarife haben bei der Bagdadeisenbahn niemals, so wenig wie je bei der Anatolischen Eisenbahn, bestanden, und es liegt auch in keiner Weise in der Absicht der Bagdadeisenbahngesellschaft, derartige Tarife einzuführen. Das Lastenheft der Bagdadeisenbahngesellschaft schließt Differentialtarife ohne weiteres aus. Wenn darüber hinaus die englische Regierung Wert darauf legt, besondere Erklärungen, sei es seitens der türkischen Regierung, welche die Tarife der Bagdadeisenbahn zu genehmigen hat, sei es seitens der Bagdadeisenbahngesellschaft selbst, zu erhalten, so würde von unserer Seite nichts im Wege stehen.

2. Die englische Regierung legt Wert auf eine Vertretung englischer Interessen in dem Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft. Nach den Mitteilungen Dschawid Beys wünscht sie, daß in dem Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft eine Stelle mit einem Engländer besetzt wird. Nach den Mitteilungen aus Konstantinopel wünscht sie außer einem Vertreter in der bestehenden Bagdadeisenbahngesellschaft, welche die Bahn bis Bagdad auszuführen und zu betreiben hätte, zwei englische Vertreter in dem Verwaltungsrat der Südlinie von Bagdad nach Basra. In letzterem Punkte besteht jedoch, wie sich aus den untenstehenden Ausführungen zu Ziffer 4 ergeben wird, noch keine vollständige Klarheit.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats der Bagdadeisenbahngesellschaft sind Vertreter der verschiedenen Gruppen der Aktieninhaber. Ein englisches Kapitalinteresse an der Bagdadeisenbahn besteht nicht. Wir, das heißt die Deutsche Bank, sind gleichwohl im Prinzip geneigt, dafür

---

* Nicht bei den Akten.

** Hier nicht abgedruckt, da das obige Schreiben der Deutschen Bank die Sachlage hinreichend klärt.

einzutreten, daß in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft ein oder auch zwei Mitglieder englischer Nationalität gewählt werden, falls dadurch eine im Interesse der Bagdadeisenbahngesellschaft erwünschte Verständigung mit England ermöglicht wird.

Dagegen wird es für die Bagdadeisenbahngesellschaft als solche kaum möglich sein, sich gegenüber der englischen Regierung formell darauf festzulegen, daß für alle Zeiten ein oder zwei Mitglieder englischer Nationalität in den Verwaltungsrat gewählt werden sollen. Solche Vereinbarungen über die Besetzung des Verwaltungsrats sind möglich zwischen Finanzgruppen, solange diese einen ansehnlichen Teil des Aktienkapitals kontrollieren und in ihrer Eigenschaft als Aktionäre auf die jeweils vorzunehmenden Wahlen zum Verwaltungsrat einen entscheidenden Einfluß ausüben können. Eine Gesellschaft selbst kann sich jedoch aus rein formellen Gründen nicht verpflichten, ihren Verwaltungsrat in irgend einer bestimmten Form zusammenzusetzen. Für eine Finanzgruppe, etwa die unserige, wäre die Übernahme einer solchen Verpflichtung an sich nur für die Zeitdauer möglich, für welche wir effektiv über die erforderliche Anzahl von Aktien verfügen. Gegenüber einer Regierung, noch dazu einer fremden, würde die Abgabe einer solchen Erklärung seitens einer Finanzgruppe einen ganz ungewöhnlichen Vorgang darstellen. Die Schwierigkeiten würden noch vermehrt werden, wenn es sich bestätigen sollte, daß die englische Regierung die Forderung stellt, die in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft zu wählenden englischen Mitglieder müßten von ihr bezeichnet oder genehmigt werden. Das Recht, Mitglieder für den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft zu bezeichnen oder zu genehmigen, steht weder der türkischen Regierung zu, obwohl die Bagdadeisenbahngesellschaft eine ottomanische Gesellschaft ist, noch auch der deutschen Regierung, obwohl eine deutsche Finanzgruppe den maßgebenden Einfluß in der Bagdadeisenbahngesellschaft besitzt.

Wir sehen die einzige Lösung, die über die vorstehend bezeichneten sachlichen und formellen Schwierigkeiten hinaushelfen kann, darin, daß die Deutsche Bank für die deutsche Finanzgruppe ihrer, das heißt der deutschen Regierung die Erklärung abgibt, mit den ihr jeweils zur Verfügung stehenden Aktien bei den Generalversammlungen der Bagdadeisenbahngesellschaft für die Wahl eines oder zweier englischer Staatsangehöriger in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft eintreten zu wollen, und daß die deutsche Regierung eine solche Erklärung der englischen Regierung offiziell zur Kenntnis bringt.

3. Von erheblich größerer Tragweite sind die Wünsche der englischen Regierung hinsichtlich der Ausführung der Endstrecke der Bagdadbahn bis nach Basra und dem Persischen Golf.

In der im März 1911 von den beiden Unterzeichneten abgegebenen Erklärung ist gegenüber der türkischen Regierung die prinzipielle Bereitwilligkeit der deutschen Gruppe bekundet worden, unter gewissen,

im einzelnen noch im gegenseitigen Einverständnis festzusetzenden Bedingungen ihre Konzessionsrechte, soweit sie sich auf die Linie südlich von Bagdad und auf die in Basra und am Persischen Golf zu schaffenden Hafeneinrichtungen beziehen, ganz oder teilweise an eine neu zu gründende ottomanische Aktiengesellschaft zu übertragen. Wir fügen einen Abdruck dieser Erklärung vom 7. März 1911 nebst der Zusatzerklärung des Generaldirektors Huguenin vom 21. März 1911 bei*. Unter den Bedingungen, die damals vorweg bezeichnet wurden, befand sich diejenige, daß die deutsche Beteiligung an der für die Reststrecke der Bagdadbahn zu gründenden neuen türkischen Gesellschaft nicht geringer sein dürfe, als diejenige irgend einer anderen Gruppe nichtottomanischer Nationalität.

Die damals abgegebene Erklärung enthält also keinerlei endgültige Verpflichtung der Bagdadeisenbahngesellschaft, sondern nur die prinzipielle Bereitwilligkeit der deutschen Gruppe, über die Übertragung ihrer die Südstrecke der Bagdadbahn betreffenden Konzessionsrechte an eine neu zu gründende türkische Gesellschaft zu verhandeln; solange die Verhandlungen über die Übertragung dieser Konzessionsrechte nicht zu einem definitiven Ergebnis geführt haben, bleibt alles beim alten, das heißt die Bagdadeisenbahngesellschaft ist nach wie vor Inhaberin der sämtlichen Konzessionsrechte, auch der Südstrecke.

Ferner bezog sich die in der Erklärung ausgedrückte prinzipielle Bereitwilligkeit nicht auf einen gänzlichen Verzicht auf die Ausführung der Südstrecke; die Ausführung der Südstrecke soll vielmehr, wenn die prinzipielle Bereitwilligkeit zu einer endgültigen Vereinbarung führt, von der zur Übernahme der die Südstrecke betreffenden Konzessionsrechte eigens zu gründenden neuen türkischen Gesellschaft bewirkt werden. Dieser Punkt ist von besonderer Wichtigkeit, denn die Bagdadeisenbahn würde, wenn sie aus irgend welchen Gründen in Bagdad zum Stehen gebracht werden würde, aus einer Weltverkehrsstraße zu einer Sackgasse gemacht werden.

Die Erklärung vom März 1911 bedeutete schließlich nicht, daß die deutsche Gruppe sich bei dem Bau und Betrieb der Endstrecke gänzlich desinteressieren wolle; denn eine der ausdrücklich im voraus bereits festgestellten Bedingungen war — wie erwähnt — die Beteiligung der deutschen Gruppe in mindestens der gleichen Höhe, wie diejenige irgend einer dritten Finanzgruppe nichttürkischer Nationalität. Auch dieser Punkt ist wichtig, denn nur ein erhebliches Mitbestimmungsrecht der deutschen Gruppe in der für die Südstrecke eventuell zu bildenden neuen Gesellschaft kann einige Gewähr bieten für ein glattes Zusammenarbeiten der Hauptstrecke und der Südstrecke der Bagdadeisenbahn, wie es angesichts des einheitlichen Charakters der Gesamtstrecke von Konstantinopel bis zum Golf notwendig ist.

* Hier nicht abgedruckt.

Diese Präzisierung erscheint uns notwendig angesichts der verschiedenen Informationen über die von der englischen Regierung betreffend der Südstrecke gestellten Bedingungen.

Es scheint, daß die englische Regierung die Strecke von Bagdad bis Basra und die Strecke von Sobeir nach einem noch zu bestimmenden Punkt des Persischen Golfs (gedacht war bekanntlich in erster Linie an Kueit) verschieden zu behandeln wünscht.

Sowohl die uns von dem Auswärtigen Amt gemachten Mitteilungen, als auch die uns aus Konstantinopel zugegangenen Berichte stimmen darin überein, daß die englische Regierung beabsichtigt, aus dem Unterbleiben eines Weiterbaues über Basra hinaus eine conditio sine qua non für jede Verständigung über die hier in Betracht kommenden Fragen zu machen. Jedenfalls wünscht die englische Regierung, daß ein solcher Weiterbau nach dem offenen Wasser des Persischen Golfs so lange unterbleibe, als nicht der territoriale Status am Persischen Golf im Sinne Englands geregelt ist; und wenn es auf Grund einer solchen Regelung zu einer Ausführung der Linie nach dem Golf kommen sollte, so beansprucht England für sich hinsichtlich dieser Strecke mindestens eine privilegierte Stellung.

In diesen von England gegenüber der türkischen Regierung ausgesprochenen Bedingungen liegt für die Bagdadeisenbahngesellschaft die Zumutung auf einen vollständigen Verzicht ihrer Konzessionsrechte, soweit diese die Verbindungsbahn nach dem Persischen Golf und die dort zu errichtenden Hafenanlagen betreffen. Eine solche Forderung geht erheblich über das Maß der Zugeständnisse hinaus, zu denen wir uns in der Erklärung vom März 1911 im Prinzip bereit erklärt haben.

Gleichwohl dürfte dieser Punkt als Teil einer Gesamtverständigung von unserer Seite aus — die Gewährung entsprechender Kompensationen vorausgesetzt — keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bieten. Alle Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß es möglich sein wird, die der Mündung des Schatt-el-Arab vorgelagerte Barre soweit auszubaggern, daß die Ozeandampfer unbehindert bis nach Basra gelangen können. Die Hamburg-Amerika-Linie hat uns diese Möglichkeit bestätigt. Wie sich aus dem Telegramm des Herrn Günther vom 10. d. Mts. ergibt, wird zwischen England und der Türkei über die Schiffbarmachung des Schatt-el-Arab bis nach Basra, möglicherweise sogar bis nach Korna, verhandelt. Basra wird also als Terminus der Bahn aller Voraussicht nach allen kommerziellen Anforderungen genügen können.

Was nun die wichtigere Strecke von Bagdad nach Basra anlangt, so besteht über die Wünsche der englischen Regierung noch eine gewisse Unklarheit. Der Großwesir scheint nach den ihm zugegangenen Mitteilungen anzunehmen, oder wenigstens bis vor kurzem

angenommen zu haben, daß die Engländer, wenn ihre übrigen Forderungen erfüllt werden, an der Strecke Bagdad—Basra kein besonderes Interesse nehmen, sondern sich damit begnügen würden, daß wir ihnen in dem Verwaltungsrat der für diese Strecke zu bildenden Gesellschaft zwei Sitze einräumen. In der Annahme eines so weit gehenden englischen Desinteressements hat der Großwesir gegenüber Herrn Günther sogar die Absicht geäußert, nach Abschluß der Abmachungen mit England darauf zu verzichten, von der von uns im März 1911 abgegebenen Erklärung, soweit sich diese auf die Strecke von Bagdad nach Basra und die Hafenanlagen in Basra bezieht, überhaupt einen Gebrauch zu machen, das heißt also den Bau und Betrieb der Südstrecke bis Basra der bestehenden Bagdadeisenbahngesellschaft zu überlassen, die dann zwei Engländer in ihren Verwaltungsrat wählen würde.

Es erschien uns von Anfang an zweifelhaft, ob das englische Desinteressement in der Tat so weit geht, und wir haben deshalb in unserem Telegramm vom 9. d. Mts. Herrn Günther dringend ans Herz gelegt, daß in dieser Angelegenheit mit den Engländern ohne jede reservatio mentalis verhandelt werden müsse.

In unserem Zweifel wurden wir bestärkt durch die Information, die Dschawid Bey von Hakki Pascha erhalten hat, daß nämlich die englische Regierung vorschlage, daß die Strecke von Bagdad nach Basra von der türkischen Regierung als Staatsbahn gebaut werden solle. Diese Information deckt sich mit dem Bericht, den der Kaiserliche Botschafter in London in dieser Angelegenheit vor kurzem an das Auswärtige Amt erstattet hat* und von dessen Inhalt uns damals vertraulich Kenntnis gegeben wurde.

Wenn die Engländer den Bau der Strecke von Bagdad bis Basra als Staatsbahn verlangen, so schließt die Annahme dieser Forderung natürlich die nachträgliche Belassung dieser Strecke bei der bestehenden Bagdadeisenbahngesellschaft ebenso aus, wie die Übertragung des Baues und Betriebes der Strecke an eine unter unserer Mitwirkung ad hoc zu gründende ottomanische Gesellschaft.

In diesem Punkt wird also eine Klarstellung der englischen Intentionen erforderlich sein.

Von den drei in Betracht kommenden Eventualitäten würden wir natürlich den Bau und Betrieb der Südstrecke bis Basra durch die bestehende Bagdadeisenbahngesellschaft bei weitem vorziehen.

Für die zweite Eventualität der Übertragung des Baues und Betriebes an eine neu zu bildende türkische Gesellschaft, an der unsere Gruppe jedenfalls ein nennenswertes Interesse haben müßte, haben wir in der Erklärung vom März 1911 unsere prinzipielle Bereitwilligkeit ausgesprochen, und diese Bereitwilligkeit halten wir selbstver-

---

* Vgl. Nr. 14 717.

ständlich aufrecht. Natürlich müssen wir nach wie vor alle Vorbehalte wegen der *Bedingungen* machen, unter denen diese Übertragung zu erfolgen hat. Diese Bedingungen würden sich sowohl auf die *Sicherstellung eines gut funktionierenden und gut ineinandergreifenden Durchgangsbetriebes* auf der Hauptstrecke und der Südstrecke beziehen, wovon oben schon die Rede war, wie auch auf die *Sicherstellung des Ausbaues des der Bagdadeisenbahngesellschaft verbleibenden Netzes nördlich von Bagdad* und auf die *Aufrechterhaltung unseres Rechtes auf alle Verbindungslinien zwischen der Gesamtstrecke von Konia bis Basra einerseits und dem Golf von Alexandretta andererseits*; schließlich auf die *finanzielle Schadloshaltung für die der Bagdadeisenbahngesellschaft entgehenden Baugewinne an den abzutretenden Strecken.*

Die dritte Eventualität — *Bau und eventuell auch Betrieb der Strecke Bagdad-Basra durch den türkischen Staat selbst* — fällt ebensosehr aus dem Rahmen unserer Erklärung vom März 1911 heraus wie der von England geforderte völlige Verzicht auf die Verbindung von Sobeir nach dem Persischen Golf. Wir würden uns, wenn überhaupt, nur dann entschließen können, innerhalb der Bagdadeisenbahngesellschaft für ein Eingehen auf einen so weitgehenden Wunsch einzutreten, wenn nicht nur alle für den Fall der Übertragung der Südstrecke an eine neue Gesellschaft zu stellenden Bedingungen erfüllt, sondern darüber hinaus weitere Kautelen geschaffen würden, die 1. *Ausführung der Südstrecke innerhalb eines bestimmt zu begrenzenden Zeitraums*, 2. *einen geordneten Betrieb auf der Südstrecke* unbedingt sicherstellen und der Bagdadeisenbahngesellschaft die für diese Sicherstellung erforderliche Mitwirkung gewähren würden. Insbesondere würden wir ausbedingen müssen, daß die Bagdadeisenbahngesellschaft in ihre Rechte betreffend den Bau der Südstrecke wieder eintritt, falls diese nach Ablauf des festgesetzten Zeitraums nicht gebaut ist; daß ferner, falls die türkische Regierung zu irgend einem Zeitpunkte darauf verzichten sollte, die von ihr erstellte Südstrecke in eigener Regie zu betreiben, die Bagdadeisenbahngesellschaft in derselben Weise, wie es der Artikel 19 Absatz 3 ihrer Konvention für den Fall des Rückkaufes der Gesamtlinie durch den Staat vorgesehen ist, das Recht haben soll, den Betrieb der Südstrecke für sich zu beanspruchen.

Wir möchten unsere Darstellung mit folgendem Hinweis schließen.

Die von der englischen Regierung bisher in bezug auf die Bagdadeisenbahn geäußerten Wünsche stellen sich durchweg als *Leistungen und Zugeständnisse* dar, die der Bagdadeisenbahngegesellschaft angesonnen werden, ohne daß in irgend einem Punkt

ersichtlich wäre, welche V o r t e i l e diesen der Bagdadeisenbahngesellschaft zugemuteten Zugeständnissen gegenüberstehen. Es fehlt also in dem von der englischen Regierung aufgestellten Programm zur Regelung der Bagdadbahnfrage, soweit wir dieses übersehen können, jede Kompensation, welche für die Bagdadeisenbahngesellschaft die von ihr geforderten Zugeständnisse rechtfertigen könnte. Nach dieser Richtung hin scheint uns eine positive Ergänzung des englischen Programms erforderlich, wenn die in Aussicht genommene Verständigung für die Bagdadeisenbahngesellschaft zu einer Transaktion werden soll, die in sich selbst steht. Wir verhehlen uns nicht, daß es sehr schwer sein wird, für die Bagdadeisenbahngesellschaft eine solche Ergänzung zu finden. Die einzige Kompensation von größerer Bedeutung würde die wohlwollende Förderung des Bagdadbahnunternehmens durch die englische Regierung und die aufrichtige und positive Mitarbeit einer englischen Finanzgruppe an der Durchführung dieses Unternehmens sein. Eine solche fruchtbare Mitarbeit ließe sich ermöglichen, auch ohne daß hierdurch die deutsche Kontrolle über das Gesamtunternehmen, an der wir stets festgehalten haben, gefährdet werden würde. Leider wird man von deutscher Seite nach dieser Richtung gehende Wünsche kaum äußern können, ohne auf der anderen Seite den Glauben zu erwecken, daß wir aus eigener Kraft zur Durchführung des Bagdadunternehmens nicht imstande, sondern auf fremde Hilfe angewiesen seien.

Unabhängig von dieser Erwägung bleibt selbstverständlich jeder endgültige Verzicht auf einen Teil unserer ursprünglichen Konzessionsrechte und jedes Entgegenkommen gegenüber den von englischer Seite geäußerten Wünschen den Direktiven des Auswärtigen Amtes unterworfen, das allein in der Lage ist, zu beurteilen, ob die Zugeständnisse, welche die englische Regierung hinsichtlich der Bagdadeisenbahngesellschaft wünscht, unabhängig von der Frage des speziellen Entgeltes für diese Gesellschaft, im Interesse der deutschen Gesamtpolitik ihre Rechtfertigung finden.

Deutsche Bank
A. v. G w i n n e r   H e l f f e r i c h

Nr. 14 722

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Botschafter in Konstantinopel Freiherrn von Wangenheim

Telegramm. Konzept

Nr. 96   Berlin, den 19. März 1913

Deutsche Bank an Anatolische Eisenbahngesellschaft in Konstantinopel:

1. Völliges Desinteressement an Südstrecke haben wir nie in Aussicht gestellt und ist uns bisher niemals zugemutet worden.

2. Wir können uns zu Desinteressement alleräußerstenfalls nur hinsichtlich Strecke Sobeir—Golf entschließen, selbstverständlich nur gegen Entschädigung für entgehenden Gewinn und in Verbindung mit einer gleichzeitigen befriedigenden Erledigung aller übrigen die Bagdadbahn betreffenden Fragen.

3. An Bagdad—Basra können wir uns keinesfalls desinteressieren. Unsere Erklärung März 1911 stellte in Aussicht Übertragung unserer Konzessionsrechte südlich von Bagdad, sei es ganz oder teilweise, an neuzugründende türkische Gesellschaft mit deutscher Beteiligung, die nicht geringer als diejenige einer anderen nichttürkischen Gruppe. Für uns ist solche Mitwirkung an Südstrecke unerläßlich, da Strecke nördlich und südlich Bagdad eine Verkehrseinheit bilden.

4. Wir wissen von London, daß englische Regierung seit längerer Zeit Türken vorgeschlagen hat, Strecke Bagdad—Basra als Staatsbahn zu bauen. Auffallend, daß Großwesir Euch gegenüber hiervon bisher garnichts erwähnt hat. Überlassung Südstrecke an Staat bietet uns keinerlei Gewähr, daß Südstrecke überhaupt gebaut und ordnungsmäßig betrieben wird. Wichtige Schlußstrecke Bagdadbahn darf aber nicht zu zweiter Hedjasbahn werden. Frage, ob ausreichende Garantien für Sicherstellung unserer großen Interessen zu schaffen, ist im Augenblick nicht zu entscheiden. Müssen daher im Rahmen unserer Erklärung März 1911 bleiben und weitergehende Forderungen als Übertragung Bagdad—Basra auf eine unter unserer Mitwirkung zu gründende Gesellschaft ablehnen.

5. Unsere Forderungen für Übertragung Südstrecke an neue Gesellschaft sind: a) uns und Auswärtigem Amt konvenierende Zusammensetzung und Organisation der neuen Gesellschaft, b) Entschädigung für die der Bagdadgesellschaft entgehenden Baugewinne aus der Südstrecke, die Bagdad zur Auffüllung seiner Reserven nicht entbehren kann.

Zu Eurer Information: Wir haben 1909 von Sir Ernest Cassel zwei Millionen Lst. verlangt. c) Finanzielle Sicherung Zweiglinie Hanikin unter tunlichster Verbesserung Pfänder für Bagdadanleihen. d) Vorbehalt ausschließlichen Rechtes Bau Zweiglinien von ganzer Linie Konia—Basra nach Golf von Alexandretta gemäß Artikel 12 Bagdadkonvention.

Zimmermann

Nr. 14 723

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 162 Konstantinopel, den 19. März 1913

Im Anschluß an Telegramm Nr. 160 *.

Mahmud Schewket Pascha entwickelte mir heute eingehend seine Gedanken über einen Ausgleich mit England, wobei er sichtlich bestrebt war, mich für seine Ideen zu gewinnen. Englands Forderungen erstreckten sich auf acht Punkte: 1. Kueit, 2. Persische Grenzregulierung, 3. Bahrein-Inseln, 4. Katar, 5. Polizei im Persischen Golf, 6. Schiffbarmachung des Schatt-el-Arab, 7. Ägyptische Anleihen, 8. Bagdadbahn. Ihm persönlich liege am meisten die Bagdadbahn am Herzen. Hakki Pascha rate indessen ab, auf diesen Punkt das Schwergewicht zu legen. Die Engländer würden immer unruhig, sobald die Bahnfrage berührt werde. Er habe daher vor, zunächst die Engländer durch fast völliges Nachgeben in den für England wichtigsten Punkten (zumal Grenzregulierung und Kueitfrage) sich günstig zu stimmen. Diesbezügliche Instruktionen für Hakki Pascha seien unterwegs. Später solle Hakki Pascha dann vorsichtig die Bahnfrage anschneiden. Er habe dem Genannten nochmals dringend empfohlen, die deutschen Interessen bei den Verhandlungen nicht außer acht zu lassen.

Ich habe Mahmud Schewket Pascha für die nach London ergangene Weisung gedankt und hinzugefügt, daß ich zwar die Berliner Anschauungen nicht kenne, aber doch meine persönliche Ansicht nicht verhehlen wollte, daß, wenn die Türkei ohne Fühlung Haidar Pascha-Interessenten sich über eine Materie verständige, auf welcher deutsche Ansprüche lasteten, dies leicht als ein englischer Erfolg gedeutet werden könne. Damit würde seine Absicht, durch die Behandlung der Angelegenheit Deutschland und England zu nähern **, gänzlich vereitelt werden. Den Anspruch auf vollkommene Offenheit uns gegenüber könnte ich um so eher vertreten, als ich ja selbst ihm zur gleichen Offenheit England gegenüber geraten hätte. Mahmud Schewket Pascha versprach mir darauf, daß er mit England keinenfalls abschließen werde, ohne uns orientiert zu haben. In diesem Sinne werde auch Hakki Pascha instruiert werden.

Englischer Botschafter ist im Auftrage seiner Regierung warm für die Erteilung einer Petroleumkonzession an eine rein englische Gesellschaft im Bagdadgebiet eingetreten. Da diese Konzession mit den Rechten der Bagdadbahn und der von letzterer gegründeten deutsch-

---

* Siehe Nr. 14 720.

** Vgl. Nr. 14 718.

englischen Petroleumgesellschaft scharf kollidieren würde, habe ich bei der Pforte Protest eingelegt.

Wangenheim

Nr. 14 724

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 172 Pera, den 25. März 1913

Im Anschluß an Telegramm Nr. 162*.

Großwesir sagte mir, Hakki Pascha habe nunmehr Intentionen der Pforte vollkommen begriffen. Die acht englischen Postulate seien als ein Ganzes zu behandeln. Es werde verhindert werden, daß England aus dem Bukett die kostbarsten Blumen herausnehme, so daß für die Türkei und Deutschland nur Strohblumen übrig blieben.

Wangenheim

Nr. 14 725

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 493 Berlin, den 25. März 1913

Wir haben die hier eingegangenen amtlichen Meldungen über die englisch-türkischen Verhandlungen in der Bagdadfrage der Deutschen Bank zugänglich gemacht. Auf Grund dieses Materials und der ihr vorliegenden eigenen Nachrichten hat sich die Bank über den gegenwärtigen Stand der Besprechungen und ihre Stellungnahme dazu in einem Promemoria vom 17. d. Mts.** geäußert, das ich zu Euerer pp. gefälligen Information im Abdruck ergebenst beifüge. Die darin niedergelegten Auffassungen werden von uns geteilt.

Euere pp. bitte ich, in Ihren Unterhaltungen mit den englischen Staatsmännern das Thema der Bagdadbahn Ihrerseits nicht zu berühren. Sollten Sie darauf angeredet werden, so wollen Sie sich nach Maßgabe des Promemorias aussprechen und zugleich die folgenden Gesichtspunkte verwerten:

---

* Siehe Nr. 14 723.
** Siehe Nr. 14 721.

Wir sind nach wie vor bereit, uns mit dem Londoner Kabinett über Bagdad zu verständigen und werden es begrüßen, wenn die einzige akute Frage, die zwischen Deutschland und England schwebt, zur beiderseitigen Befriedigung aus der Welt geschafft wird. Wenn wir auch mit dem Bau der Bagdadbahn, wie genugsam bekannt ist, von vornherein nur wirtschaftliche Pläne verfolgt haben, so ist doch diese Angelegenheit ohne unser Zutun und sehr gegen unsern Wunsch durch die Haltung der englischen Presse und die Opposition der dortigen Regierung zu einer politischen Frage umgestempelt worden, deren Verschwinden von der Tagesordnung unseren allgemeinen Beziehungen zu England zugutekommen dürfte.

Um zu einer Einigung zu gelangen, müßten wir indessen zunächst genauer darüber unterrichtet werden, was England erhalten und was es dafür geben will. Nach beiden Richtungen sehen wir vorderhand nicht klar. Insbesondere haben wir bisher noch nichts von Gegenleistungen gehört, die England für die Berücksichtigung seiner Wünsche zu bieten bereit ist. Die Deutsche Bahngesellschaft ist Inhaberin einer Konzession, die ihr von der Pforte kraft ihrer Souveränität in aller Form Rechtens erteilt ist, und erfreut sich somit der Rolle des beatus possidens. England hat, wie Sir E. Grey wiederholt zugegeben und unter anderem in der Sitzung des Unterhauses vom 8. März 1911 erklärt hat, keine Berechtigung, gegen die Ausführung des Bahnbaues nach den Bestimmungen der Konzession durch die deutschen Unternehmer Einwendungen zu erheben. Sollen sich unsere Interessenten eines Teiles ihrer Rechte zu englischen Gunsten entäußern, so kann dies wie bei jedem Geschäft selbstverständlich nur gegen ein entsprechendes Äquivalent geschehen. Sache der englischen Regierung ist es, mit Kompensationsvorschlägen an uns heranzutreten. Tut sie dies, so kann sie sicher sein, daß wir ihr Angebot in freundschaftlichem Sinne prüfen und, falls das Ergebnis der Prüfung dies zuläßt, uns für seine Annahme seitens der deutschen Interessenten einsetzen werden. Eine Einigung auf anderer Grundlage als der Basis „do ut des“ würde weder der Bagdadbahngesellschaft zugemutet, noch von der Kaiserlichen Regierung der öffentlichen Meinung gegenüber vertreten werden können. Wir sind auf das Zustandekommen der Verständigung, so sehr wir sie begrüßen würden, nicht angewiesen, sondern können im Besitze unserer wohlverbrieften Rechte die weitere Entwickelung der Dinge in Ruhe abwarten. England aber würde, wenn es bei seinem Widerstande beharren wollte, zwar die Fortführung des Werkes verzögern, sein schließliches Zustandekommen aber nicht vereiteln können.

Jagow

Nr. 14 726

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 175 Konstantinopel, den 26. März 1913

Im Anschluß an Telegramm Nr. 172*.

Großwesir hat Herrn Günther, der morgen Berlin reist, gesagt, Deutschland möge sich doch direkt wegen der Golflinie mit England verständigen. Eine getroffene Vereinbarung könne die Türkei um so leichter akzeptieren, als sie wisse, daß Deutschland die türkischen Interessen dabei nicht außer acht gelassen haben werde.

Mit Bezug auf die Petroleumkonzession (Telegramm Nr. 162**, letzter Absatz) hat Mahmud Schewket Pascha an Lowther die Frage gerichtet, warum England eine englische Gesellschaft gegen eine andere unterstütze. Botschafter erwiderte, weil erstere rein englisch, letztere englisch-deutsch sei. Mahmud Schewket Pascha sagte darauf, er müsse die Interessen der Bagdadbahn wahrnehmen und könne daher in der Sache vorläufig nichts tun.

Angesichts dieses Vorgangs neige ich der Meinung zu, daß der Moment für eine direkte deutsch-englische Auseinandersetzung über Bagdad noch nicht gekommen. Initiative unsererseits könnte unsere taktische Position verschlechtern.

Wangenheim

Nr. 14 727

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 94 Pera, den 1. April 1913

Wenngleich die Verhandlungen über die finanzielle Liquidierung des Balkankrieges noch nicht begonnen haben, so scheint doch schon jetzt klar, daß die bisherigen Pfänder für die Bagdadbahn ernstlich bedroht sind, und daß wir uns überlegen müssen, wie der Gefährdung des großen Unternehmens, mit dem so viel unseres politischen Prestiges verbunden ist, zu begegnen sei. Mir stellt sich die Lage wie folgt dar:

Die Pforte hat für Bau- und Betriebskosten der Bagdadbahn

---

* Siehe Nr. 14 724.

** Siehe Nr. 14 723.

auf 99 Jahre eine Annuität von zirka Ltqs. 1 100 000 gleich Frcs. 25 000 000 garantiert.

Bleibt die Zahlung der Annuität nicht gesichert, so steht die Bahn vor der Notwendigkeit der Einstellung des Baues.

Als Garantie sollten, abgesehen von dem Anteil des Fiskus an den Betriebseinnahmen der Bahn, der für absehbare Zeit nicht in Betracht kommt, dienen: gewisse Zehnten in Kleinasien für die erste Strecke und für alle übrigen Strecken der zunächst der französischen 1904er Anleihe verpfändete 75prozentige Staatsanteil an den Überschüssen der sogenannten alten Dette-Einnahmen (mit anderen Worten eine dritte Hypothek auf diese Einnahmen), sowie subsidiär für die zweite und dritte Strecke einige Schafsteuern (Aghnam) von beschränkter Höhe und Sicherheit, bezw. für die vierte, fünfte und sechste Strecke die Überschüsse der der Anatolischen Bahn verpfändeten Zehnten.

Zu den sogenannten alten Dette-Einnahmen gehören an sich auch die Zuschläge zu den 8prozentigen Einfuhrzöllen.

Aus politischen Gründen wurde jedoch die Bagdadbahn unsererseits bestimmt, auf die Einbeziehung zunächst des 3prozentigen Zollzuschlages und später auch des eventuellen 4prozentigen Zollzuschlages in die Garantie zu verzichten, damit die Türkei die Zustimmung der Mächte zu diesen Zuschlägen leichter erhielte, von denen der 3prozentige im Interesse Mazedoniens bis zum Jahre 1914 eingeführt worden ist, während der 4prozentige noch nicht in Kraft gesetzt, auch noch nicht allseitig genehmigt wurde.

Der Verzicht der Bagdadbahn auf die Zollzuschläge erfolgte in der Erwartung, daß die Einnahmen der übrigen Pfänder durch ihren natürlichen Zuwachs für die Bagdadgarantie ausreichen würden.

Diese Erwartung erfüllt sich nicht:

1. weil infolge der europäischen Gebietsverluste der natürliche Zuwachs der dort verlorenen Pfandeinnahmen für die Gläubiger in Wegfall kommt;

2. weil ein voller Ersatz der in Europa verloren gehenden Pfandeinnahmen durch die Alliierten nicht zu erwarten steht und der Ausfall die Bagdadbahn als letzte Hypothekengläubigerin am stärksten treffen wird;

3. weil die Erwartung, daß die Konzessionsverlängerung an die Tabakregiegesellschaft günstigere Bedingungen für die Dette und damit für die Bagdadbahn eine größere Garantie bringen werde, sich aus Rücksicht für die in der Regie vertretenen hauptsächlich französischen Interessen nicht erfüllt.

Die Bagdadbahn bedarf hiernach der Ersatzpfänder, wenn der Bahnbau nicht eingestellt werden soll.

Hierfür kommt der 75prozentige Anteil des Fiskus an dem mit Zustimmung der Mächte zu prolongierenden 3prozentigen und dem in

gleicher Weise neu einzuführenden 4prozentigen Zollzuschlag hauptsächlich in Betracht.

Eine Verwendung des 3prozentigen Zollzuschlages für Mazedonien steht für die Zukunft nicht mehr in Frage. — An der Einführung der Zollzuschläge haben Frankreich und England im Interesse der Sicherstellung der neuen Liquidationsanleihe und neuen Bahnbau- usw. Projekte kein geringeres Interesse als Deutschland. Es liegt in der Billigkeit, daß die Bagdadbahn den Vortritt vor diesen neuen Ansprüchen erhält.

Um dieses Ziel zu erreichen, erscheint es wünschenswert:

1. daß Deutschland die Zustimmung zur Verlängerung des 3prozentigen, im Jahre 1914 ablaufenden Zollzuschlages und zur Einführung des 4prozentigen Zollzuschlages nur unter der Bedingung erteilt, daß der freie 75prozentige Staatsanteil an diesen Zollzuschlägen (25 Prozent der Zuschläge fallen ohne weiteres an die alten Dette-Gläubiger) als Garantie für die Bagdadbahn dient, und daß die Bagdadbahn hierbei neuen Pfandgläubigern vorgeht;

2. daß unsererseits den Alliierten gegenüber solange auf vollem Ersatz der verloren gehenden Pfandeinnahmen bestanden wird, als die Bagdadbahn, mit der Zustimmung der Mächte, nicht volle Kompensation für die Verluste durch Verpfändung des 75prozentigen Staatsanteiles an den Zollzuschlägen erhalten hat.

Dazu darf ich noch bemerken, daß der britische Delegierte bei der Dette *, wie er Herrn Pritsch ** mitteilt, Sir Edward Grey empfohlen hat, von den Alliierten für die türkischen Staatsgläubiger eine sofort im Friedensvertrage nach Betrag und Fälligkeitstermin festzusetzende Kapitalentschädigung zu verlangen, wenn diese Entschädigung auch den Pfandeinnahmeverlust nicht voll ersetzen sollte. Auf die Bemerkung des Herrn Pritsch, daß auch er persönlich der sofortigen Festsetzung einer runden Kapitalabfindung im Friedensvertrage vor langwierigen nachträglichen Spezialerörterungen den Vorzug gebe, daß er aber eine etwaige Ermäßigung der Abfindung, die am stärksten Bagdad treffen würde, nur ins Auge fassen könne, wenn Bagdad gleichzeitig in dem 3prozentigen und 4prozentigen Zollzuschlage, zu dessen Erhebung die Zustimmung auch Deutschlands erforderlich sei, einen Pfandersatz erhalte — Mazedonien sei fortgefallen, und die Mächte würden doch Bagdad keine Schwierigkeiten machen —, sagte der britische Delegierte, er werde in seinem Memorandum an Sir Edward Grey hinzufügen, daß, falls volle Entschädigung der Dette durch die Alliierten nicht zu erreichen sei, Bagdad gleichzeitig eine Kompensation erhalten müsse.

* Sir Adam Block.

** Deutscher Vertreter bei der Verwaltung der Dette publique.

Auch der italienische Delegierte Nogara hat Herrn Pritsch gegenüber anerkannt, daß die Bagdadbahn eventuell aus den Zollzuschlägen eine Kompensation erhalten müsse.

Wangenheim

Nr. 14 728

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 216 London, den 3. April 1913

Sir Edward Grey sagte mir kürzlich folgendes über die im Foreign Office mit Hakki Pascha geführten Verhandlungen:

Sie beschäftigen sich erstens mit der Regelung der staatsrechtlichen Fragen und der Feststellung des Status quo im Persischen Golf, sowie auch mit der Kueitfrage; zweitens mit der türkisch-persischen Grenze und schließlich mit der Bagdadbahn. England verlangt, daß die Strecke von Basra zum Persischen Golf nur unter Zustimmung der britischen Regierung bezw. unter britischer Beteiligung gebaut werde. An der Strecke Bagdad—Basra habe England nur insofern ein Interesse, als es fordert, daß zwei Engländer dem Verwaltungsrat dieser Strecke angehören. Eine unmittelbare Beteiligung an der Strecke Bagdad—Basra wünscht England aber nicht.

Sir Edward meinte, daß man in Deutschland mit einer derartigen Regelung der Bagdadbahnfrage wohl zufrieden sein werde, da die deutschen Interessen gewahrt blieben. Der Minister befand sich in großer Eile und war von den dringenden Balkanfragen in Anspruch genommen, als er mir seine Mitteilungen machte, so daß sich zu einer längeren Aussprache keine Gelegenheit bot. Ich habe schon aus diesem Grunde mich darauf beschränkt, seine Eröffnungen lediglich entgegenzunehmen.

Nach den Äußerungen Sir Edwards gewinnt es aber außerdem den Anschein, als ob man englischerseits von der Bagdadbahngesellschaft wesentlich weniger verlangt, als die Deutsche Bank in dem mir mitgeteilten Promemoria vom 17. v. Mts.. * voraussieht. Es läßt sich daher für mich kaum übersehen, ob und in welchem Maße ich bei Sir Edward, dem auch in dieser Frage an einer freundschaftlichen Einigung mit uns viel zu liegen scheint, Entschädigungsansprüche vertreten soll. Auch halte ich es für wenig wahrscheinlich, daß er mich von selbst fragen wird, ob wir etwa in dieser Hinsicht noch Wünsche

* Siehe Nr. 14 725.

haben, und er dürfte ferner unsere Politik kaum derart zu übersehen in der Lage sein, um gerade dasjenige uns anzubieten, was unseren Zwecken am besten entsprechen würde.

Ich darf unter obigen Umständen anheimstellen, mich in dieser Hinsicht mit bestimmten Weisungen zu versehen. Vielleicht würde es sich außerdem empfehlen, daß ein Direktor der Deutschen Bank, etwa der Geheime Legationsrat Dr. Helfferich, für den Fall, daß weitere Verhandlungen hier nötig würden, infolge seiner größeren Vertrautheit mit den einschlägigen Fragen mich dabei unterstützen würde.

Lichnowsky

Nr. 14 729

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in Paris Freiherrn von Schoen

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 602 Berlin, den 12. April 1913

In dem abschriftlich anliegenden Bericht vom 1. d. Mts.* erörtert der Kaiserliche Botschafter in Konstantinopel die Wirkungen der Umwälzung im Orient auf die finanziellen Grundlagen der Bagdadeisenbahngesellschaft und die zum Schutze des Unternehmens erforderlichen Maßnahmen. Die Deutsche Bank hat sich zu diesem ihr vertraulich mitgeteilten Bericht in dem in Abschrift beigefügten Schreiben vom 8. d. Mts. geäußert**. Der in den Anlagen übereinstimmend vertretene Standpunkt, daß die Bagdadbahn bei der finanziellen Liquidation des Balkankrieges unter keinen Umständen zu kurz kommen darf, wird hier geteilt.

Ew. pp. bitte ich, bei den bevorstehenden Verhandlungen der Finanzkommission mit Nachdruck dafür einzutreten, daß von den Balkanstaaten für die der Bagdadbahn in Europa verloren gehenden Pfandeinnahmen voller Ersatz geleistet und, falls dies wider Erwarten nicht durchzusetzen sein sollte, die Bagdadbahn durch anderweite Kompensationen schadlos gehalten wird. Die auf das gleiche Ziel gerichteten Bemühungen der Ihnen beigeordneten technischen Berater wollen Sie nach Möglichkeit unterstützen. Auf den Beistand Ihres österreichischen und italienischen Kollegen werden Sie bei den Besprechungen ohne weiteres zählen können. Nach den Äußerungen, die der englische Delegierte bei der türkischen Staatsschuldenverwaltung dem Gesandten Pritsch gegenüber getan hat, darf gehofft werden,

---

* Siehe Nr. 14 727.

** Hier nicht abgedruckt.

daß auch Ihr englischer Kollege sich der Berechtigung unserer Forderungen nicht verschließen wird.

Über den Gang der Verhandlungen bitte ich fortlaufend zu berichten.

J a g o w

Nr. 14 730

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 235 Konstantinopel, den 21. April 1913

Im Anschluß an Telegramm Nr. 175 *.

Großwesir erzählte mir vertraulich, die unverbindlichen Besprechungen Hakki Paschas mit dem Foreign Office machten gute Fortschritte. Nur vermieden es die Engländer bisher, über Bagdad zu sprechen. Ich habe Großwesir nochmals dringend geraten, an der Unteilbarkeit des Programms festzuhalten und die Engländer kommen zu lassen.

W a n g e n h e i m

Nr. 14 731

*Der Reichskanzler von Bethmann Hollweg an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky***

Konzept

Nr. 730 Berlin, den 26. April 1913

Auf den Bericht Nr. 216 vom 3. d. Mts. ***

Wenn die englischen Wünsche von Sir Edward Grey in der neulichen Unterhaltung mit Ew. Durchlaucht erschöpfend wiedergegeben sind, bleiben sie allerdings hinter den Befürchtungen unserer Interessenten zurück. Voraussichtlich wird es möglich sein, ihnen in d i e s e m

* Siehe Nr. 14 726.

** Der Erlaß beruht auf den Vorschlägen der Deutschen Bank, die dem Auswärtigen Amt durch ein Schreiben Direktor Helfferichs an Unterstaatssekretär Zimmermann vom 21. April übermittelt waren. Überhaupt wurde die Deutsche Bank durch das Auswärtige Amt regelmäßig von den wichtigeren Eingängen bezüglich der Bagdadbahn in Kenntnis gesetzt, und die Deutsche Bank hinwieder pflegte dem Auswärtigen Amt die Unterlagen für die Erlasse an die mit den amtlichen Verhandlungen betrauten Persönlichkeiten zu liefern.

*** Siehe Nr. 14 728.

Umfange Rechnung zu tragen, ohne daß uns England, abgesehen von der Aufgabe seines Widerstandes gegen das deutsche Unternehmen, noch besondere Gegenleistungen gewährt.

Nach den Erklärungen Sir E. Greys interessiert sich die englische Regierung für die Strecke Bagdad—Basra nur insofern, als sie die Aufnahme zweier Engländer in den Verwaltungsrat dieser Strecke wünscht. Es steht also auch nach englischer Auffassung nichts im Wege, daß Bau und Betrieb des Abschnitts Bagdad—Basra der bestehenden Bagdadeisenbahngesellschaft verbleibt, eine Lösung, die vom technischen Standpunkt aus sicherlich am zweckmäßigsten wäre.

Der Verwaltungsrat einer Aktiengesellschaft ist nach Gesetz und allgemeiner Auffassung zur Vertretung der Interessen der Aktionäre berufen. Dementsprechend setzt sich der Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft aus Vertretern der verschiedenen Gruppen von Aktieninhabern zusammen. Eine englische Kapitalbeteiligung an der Bagdadbahn besteht nicht. Um einer Verständigung die Wege zu ebnen, ist die Deutsche Bank gleichwohl bereit, dafür einzutreten, daß zwei Engländer in den Verwaltungsrat gewählt werden. Selbstverständlich würde es die Zuwahl der englischen Mitglieder erleichtern, wenn sich eine englische Gruppe zu einer wenn auch nur bescheidenen Beteiligung an dem Aktienkapital der Bagdadeisenbahngesellschaft bereit fände. Dieses beträgt ohnedies nur 15 Millionen Francs und kann nach den Statuten auf 21½ Millionen Francs erhöht werden.

Eine Anregung zur Partizipation wird unsererseits vorläufig besser nicht zu geben sein, da sonst bei der englischen Regierung der irrige Eindruck entstehen könnte, als seien wir zur Durchführung des Unternehmens auf die Hilfe des englischen Kapitals angewiesen. Jedenfalls wird es sich empfehlen, zunächst das Ergebnis der Sondierungen des Herrn von Gwinner abzuwarten, der sich, wie Euerer Durchlaucht bekannt ist, zwecks Fühlungnahme mit den in Betracht kommenden Bankhäusern demnächst nach London begeben wird.

Was den Abschnitt von Basra zum Persischen Golf betrifft, so verlangt England nach den Mitteilungen Sir E. Greys, daß diese Strecke nur mit Zustimmung der englischen Regierung oder unter englischer Beteiligung gebaut wird. Die Deutsche Bank ist im Prinzip bereit, einer dahingehenden Verständigung zwischen der englischen und türkischen Regierung zuzustimmen. Wegen der Entschädigung, die sie für die Einschränkung ihrer konzessionsmäßigen Rechte zu erhalten hätte, würde sie sich gegebenenfalls mit der Pforte unmittelbar ins Benehmen setzen.

Voraussetzung für die Berücksichtigung der englischen Wünsche wäre natürlich, daß die Bagdadfrage hierdurch im Verhältnis zu England ihre endgültige Erledigung findet und die englische Regierung hinsichtlich der Finanzierung und des Baus der Bahn künftig zum mindesten wohlwollende Neutralität beobachtet. Dies gilt vor allem

für das Verhalten Englands gegenüber den Ansprüchen der Bahn auf Ersatz für den durch die Umwälzung am Balkan entstehenden Pfandausfall und hinsichtlich der für den Ausbau der Bahn erforderlichen Bereitstellung von türkischen Staatseinnahmen als Sicherheit für die noch zu emittierenden Bagdadanleihen.

Euer pp. wollen die Angelegenheit im vorstehenden Sinne vertraulich mit Sir E. Grey besprechen.

Die Frage, in welcher Weise die Bagdadbahn für die ihr in Europa verlorengehenden Pfandeinnahmen Ersatz zu erhalten hat, wird bei den bevorstehenden Verhandlungen der Pariser Finanzkommission geregelt werden. Die englische Regierung hat es in der Hand, dort den praktischen Beweis dafür zu erbringen, daß sie dem deutschen Unternehmen in Zukunft keine Schwierigkeiten mehr in den Weg legen will. Euer pp. haben wiederholt eine neuerdings eingetretene Besserung in den deutsch-englischen Beziehungen konstatieren zu können geglaubt. Die Pariser Verhandlungen* werden Gelegenheit bieten, zum ersten Male zu erproben, ob eine solche Besserung tatsächlich eingetreten ist.

v. Bethmann Hollweg

Nr. 14 732

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 124 — Pera, den 24. April 1913
[pr. 27. April]

Bei der Londoner Botschafterkonferenz hatte sich unter dem Eindrucke der slawischen Erfolge eine erfreuliche Annäherung zwischen Deutschland und England vollzogen, die ja auch in den Äußerungen englischer Staatsmänner und in der englischen Presse ihren Ausdruck gefunden hat. Auch hier in der Türkei ist ein Abrücken der Engländer von Rußland und ein gewisses Bestreben, sich mit Deutschland zu verständigen, bemerkbar gewesen. Dasselbe ist besonders unter den Offizieren der englischen Kriegsschiffe und unter den hier tätigen englischen Beamten und Kaufleuten hervorgetreten. Leider waren aber keinerlei Anzeichen zu beobachten, aus denen geschlossen werden könnte, daß die englische Politik in ihrer Stellung zu den deutschen Bestrebungen in der Türkei gewechselt hat. Im Gegenteil habe ich den Eindruck, daß die englische Regierung nach wie vor unsere türkische Tätigkeit mit Mißtrauen beobachtet und bemüht ist, derselben möglichste Hindernisse in den Weg zu legen. Bezeichnend ist in dieser

* Vgl. darüber Kap. CCLXXXVIII.

Hinsicht der englische Versuch, den alten Kiamil wieder ans Ruder zu bringen und damit Mahmud Schewket zu stürzen, weil dieser als ausgesprochener Deutschenfreund gilt. Die Seele dieser Aktion ist der englische Dragoman Fitzmaurice, dessen Helfershelfer der Khedive und Ferid Pascha zu sein scheinen.

Die Deutschfeindlichkeit der englischen Politik tritt gegenwärtig bei verschiedenen Fragen zutage. Wie Euerer Exzellenz bekannt ist, war seinerzeit unter belgischer Flagge die deutsch-englische Gesellschaft „Société des Transports fluviaux" für die Schiffahrt auf dem Tigris begründet worden, welcher die Aufgabe gestellt ist, die für den Bau der Bagdadbahn erforderlichen Materialien heranzuführen. Nach Beendigung des Baus sollte die Gesellschaft in eine dauernde Gesellschaft umgestaltet werden unter Beteiligung der Türkei, Englands und Deutschlands zu gleichen Teilen. Gestern hat nun Mahmud Schewket Herrn Günther ein Aktenstück vorgelegt, aus dem hervorgeht, daß Kiamil Pascha bereits das Iradee für die Konstituierung einer türkisch-englischen Gesellschaft mit völligem Ausschluß Deutschlands vorbereitet hat. Nur durch den Regierungswechsel ist die Erteilung des Iradees verhindert worden.

In ähnlich hinterlistiger Weise geht England in der Frage der Petroleumkonzessionen im Bagdadgebiet* vor. Dort konkurriert bekanntlich eine deutsch-englische Gesellschaft mit einer rein englischen, welche von dem Foreign Office warm unterstützt wird. Der deutsch-englischen Kombination gehört der hiesige angesehene englische Kaufmann Withall an. Sir E. Grey hat nun kürzlich gegen Herrn Withall den Vorwurf erhoben, daß er sich in unpatriotischer Weise mit deutschen Unternehmern assoziiert habe. Daraufhin begab sich Herr Withall zum englischen Botschafter und übergab ihm eine Denkschrift, in welcher er sich mit äußerster Schärfe gegen Sir E. Grey wendet. Er verbitte sich den Vorwurf des Vaterlandsverrates und beanspruche als Engländer das Recht der freien Meinungsäußerung. Jeder Engländer in der Türkei sei überzeugt, daß England mit seiner Bekämpfung Deutschlands in der Türkei nur slawische Interessen wahrnehme, und daß die Zukunft nicht nur hier, sondern überall einer englisch-deutschen Allianz gehöre.

Mein englischer Kollege ist ein vornehmer, aber kranker und deshalb schwacher Mann. Er besitzt nicht die Kraft, sich von dem Einflusse seines Ersten Dragomans zu emanzipieren. Solange Fitzmaurice hier sein Wesen treibt, wäre es ganz vergeblich, hier eine Annäherung an England auch nur zu versuchen. Ich werde daher auch weiter die größte Zurückhaltung gegenüber Sir Gerard Lowther beobachten, den gegen uns gerichteten englischen Bestrebungen aber unter der Hand kräftig entgegentreten.

---

* Vgl. 14 723, 14 726.

England muß erkennen, daß es ohne uns und gegen uns in der Türkei wenig ausrichten kann.

Wangenheim

Nr. 14 733

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 130 Pera, den 29. April 1913

Wenn ich kürzlich die Ansicht aussprechen durfte, daß hier von einem Entgegenkommen Englands gegen unsere Politik noch wenig zu spüren sei*, und daß es richtige Politik sei, den Engländern zu zeigen, daß sie ohne unsere Hilfe hier in der Türkei auf Widerstände stoßen würden, so glaube ich schon heute eine Bestätigung dafür zu haben.

Die von Sir Gerard Lowther unterstützte rein englische Gesellschaft, welche sich um Ausnutzung der Petroleumlager in Mesopotamien bemüht, ist, da sie allein nicht durchdrang, durch ihren hiesigen Vertreter, der nicht ohne Einverständnis des englischen Botschafters gehandelt haben kann, an Herrn Günther mit der Bitte um Verständigung herangetreten. Herr Günther hat ihm zunächst ganz kühl geantwortet, er möge positive Vorschläge machen.

Dieser Vorgang beweist mir andererseits auch, daß Mahmud Schewket Pascha seine Zusicherung, in den Deutschland interessierenden Fragen den Engländern nicht nachzugeben, sondern sie auf den Weg der Verständigung mit Deutschland zu weisen, loyal einlöst.

Wangenheim

Nr. 14 734

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 248 Konstantinopel, den 1. Mai 1913

Großwesir hat Herrn Günther heute mitgeteilt, Hakki Pascha berichte, daß in sämtlichen Punkten des Programms ein vorläufiges Einverständnis mit England erzielt worden sei**. Danach verbleibe

* Vgl. Nr. 14 732.

** Das „vorläufige Einverständnis" fand seinen Niederschlag in einer am 6. Mai paraphierten „Convention concernant les Chemins de fer en Asie Mineure",

Bagdad—Basra der bisherigen Bagdadbahngesellschaft. Dagegen solle Deutschland auf Beteiligung an allgemeiner Schiffahrtsgesellschaft, die rein türkisch-englisch werden müsse, verzichten.

Herr Günther, den Großwesir bat, mich sofort zu verständigen, hat Mitteilung ad referendum genommen.

Wangenheim

Nr. 14 735

Die Direktion der Deutschen Bank an das Auswärtige Amt

Ausfertigung

Berlin, den 3. Mai 1913

Dem Auswärtigen Amt danken wir für die gütige Mitteilung der Depesche des Kaiserlichen Herrn Botschafters in Konstantinopel über die vom Großwesir Herrn Günther gemachten Eröffnungen *.

---

während es bezüglich der übrigen Punkte des türkisch-englischen Programms: Kueit, Bahrein-Inseln, El-Katar, Persischer Meerbusen zum Abschluß einer Konvention zwischen Hakki Pascha und Sir E. Grey erst am 29. Juli kam. Die Konvention vom 6. Mai, die von Freiherrn von Wangenheim mit Bericht Nr. 162 vom 23. Mai 1913 eingereicht wurde, in der Berichterstattung des Fürsten Lichnowsky dagegen nicht vor dem 29. Mai erwähnt wird, wo Sir E. Grey im Unterhause ausführliche Mitteilungen über sie machte (vgl. Parliamentary Debates, House of Commons, Vol. LIII, p. 392f. und Schultheß' Europäischer Geschichtskalender Jg. 1913, S. 508 f.), enthielt in ihren ersten Artikeln genaue Garantien gegen die Anwendung von Differentialzöllen auf der Bagdadbahn. Artikel IX betraf die Ernennung zweier englischer Direktorenmitglieder für die Verwaltung der Bahn; er lautete: „Le Gouvernement Impérial Ottoman s'engage à veiller à ce que la société du chemin de fer de Bagdad admette à son conseil d'administration deux membres de nationalité britannique. Avant la nomination de ces membres, le Gouvernement Impérial Ottoman prendra les dispositions nécessaires pour s'assurer qu'elle a l'agrément du Gouvernement de Sa Majesté Britannique. Dans le cas, où, en vertu d'un arrangement quelconque, le tronçon Bagdad-Basra serait construit par une autre société, les provisions du présent article s'appliqueront également à celle-ci.“ Artikel 10 bezog sich auf eine eventuelle Verlängerung der Bagdadbahn über Basra hinaus: „Aucun prolongement de voie ferrée au delà de Basra vers la mer ne pourra avoir lieu qu'après accord préalable entre le Gouvernement de Sa Majesté Britannique et le Gouvernement Impérial Ottoman et dans les conditions agréées par eux.“

Dem Übereinkommen war noch eine „Déclaration“ angeschlossen:

„Le Gouvernement Impérial Ottoman déclare que la Société du Chemin de Fer de Bagdad a renoncé à tous les droits qui découlent pour elle des conventions existantes en ce qui concerne le prolongement de la ligne de Bagdad au delà de Basra, ainsi qu'au droit d'établir un terminus maritime.“

Vgl. zu der Konvention vom 6. Mai auch K. Helfferich, Die Vorgeschichte des Weltkrieges, I, 143 f., und Earle Turkey, The Great Powers and the Bagdad Railway, p. 254 f.

* Siehe Nr. 14 734.

Während wir die Bestrebungen des Herrn Lynch, die Dampfer der ehemaligen Liste Civile und damit die Schiffahrt auf den mesopotamischen Flüssen in seine Hand zu bekommen, im November 1909 bekämpfen mußten und zu Fall brachten *, kann es uns recht sein, wenn die Engländer sich allein mit den Türken über die Bildung einer allgemeinen Flußschiffahrtsgesellschaft auf dem Schatt-el-Arab, Tigris und Euphrat jetzt verständigen, vorausgesetzt, daß gleichzeitig eine Verständigung mit England über die Bagdadbahn erzielt wird. Nach dem uns gütigst mitgeteilten Bericht des Kaiserlichen Herrn Botschafters in London vom 3. April ** scheint es nun allerdings, daß in der Tat eine solche Verständigung nach zehnjährigem Streite nunmehr möglich ist.

Unsererseits hätten wir folgende Ansicht und Wünsche:

1. Da England an der Strecke Bagdad—Basra anscheinend nur insoweit ein Interesse nehmen will, als das Foreign Office fordert, daß zwei Engländer dem Verwaltungsrat einer für diese Strecke zu bildenden Gesellschaft angehören sollen, halten wir es für am zweckmäßigsten, die Strecke Bagdad—Basra durch die bestehende Bagdadeisenbahngesellschaft ausführen zu lassen. Dieser Vorschlag deckt sich also mit den neuesten Eröffnungen des Großwesirs.

Wir sind bereit, dafür einzutreten, daß zwei Engländer in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft gewählt werden. Da der Verwaltungsrat im allgemeinen und in seiner jetzigen Zusammensetzung die Aktionärinteressen darstellt, so dürfte die Zuwahl zweier Engländer erleichtert werden, wenn englische Interessenten eine wenn auch nur bescheidene oder nominelle Partizipation an dem Kapital der Bagdadbahn nähmen. Solches ist jedoch unsererseits keine Bedingung, sondern nur eine Anregung, um den Engländern auch kaufmännisch die richtige Stellung in dem Verwaltungsrat zu sichern. Das Kapital der Bagdadbahngesellschaft beträgt bekanntlich nur 15 Millionen Francs; es kann sich also nur um Summen handeln, die finanziell keine Rolle spielen, noch uns als eine finanzielle englische Hilfeleistung angerechnet werden oder willkommen sein könnten.

Über die finanziellen Fragen ist im Laufe von zehn Jahren mit so verschiedenen Personen und Firmen geredet worden, daß dieser Teil der Frage zweckmäßigerweise mündlich in London zu erörtern sein würde.

2. Wir sind im Prinzip bereit zu akzeptieren, daß die Strecke von Basra nach dem Persischen Golf nur unter Zustimmung der britischen Regierung gebaut werde. Über die Kompensation, die wir für diese Einschränkung unserer konzessionsmäßigen Rechte zu beanspruchen hätten, müßten wir mit der türkischen Regierung verhandeln. Die

* Vgl. Bd. XXVII, Kap. CCXVI, Nr. 9966 ff.
** Siehe Nr. 14 728.

Eröffnungen des Großwesirs bestätigen unsere Annahme, daß diese Verhandlung keine allzu schwierige sein wird.

3. Voraussetzung für die Zuwahl zweier Engländer in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft und für unseren Verzicht auf die Verlängerung von Basra nach dem Persischen Golf müßte natürlich sein, — und das ist die Hauptsache —, daß hierdurch die Frage der Bagdadbahn England gegenüber endgültig geregelt wird, und daß England gegenüber unseren Bestrebungen, die Finanzierung und den Bau der Bagdadbahn durchzuführen, künftig zum mindesten eine wohlwollende Neutralität zeigen wird. Vor allem hätte diese auch zu gelten in betreff der Sicherung der Rechte der Bagdadbahn auf ausreichende Kompensation für den durch den Verlust der europäischen Türkei entstehenden Ausfall von Pfändern für die alten Bagdadanleihen, sowie hinsichtlich der für den Ausbau der Bahn erforderlichen Bereitstellung von türkischen Staatseinnahmen als Sicherheit für die noch zu emittierenden Bagdadanleihen.

Dem von dem Herrn Botschafter ausgesprochenen Wunsch, ihn bei weiteren Verhandlungen in London unsererseits zu unterstützen, sind wir jederzeit bereit nachzukommen.

Deutsche Bank
A. v. Gwinner Neef

Nr. 14 736

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 815 Berlin, den 9. Mai 1913

Im Anschluß an den Erlaß Nr. 730 vom 26. v. Mts.*

In dem abschriftlich anliegenden Schreiben vom 3. d. Mts.** erklärt sich Herr von Gwinner bereit, zur Unterstützung Euerer Durchlaucht bei den weiteren Verhandlungen in der Bagdadfrage nach London zu kommen.

Wenn Herr von Gwinner lediglich beabsichtigt, die einschlägigen Fragen mit Eurer Durchlaucht zur Vorbereitung Ihrer formlosen Besprechungen mit Sir E. Grey nochmals mündlich zu erörtern und bei dieser Gelegenheit etwa unter der Hand wegen der Partizipationsfrage mit den in Betracht kommenden Londoner Bankhäusern Fühlung zu nehmen, so läßt sich hiergegen selbstverständlich nichts einwenden. Ob dagegen für die Eröffnung förmlicher Verhandlungen mit dem dortigen Kabinett unter Zuziehung des Herrn von Gwinner schon der Zeit-

---

* Siehe Nr. 14 731.
** Siehe Nr. 14 735.

punkt gekommen ist, vermag ich nicht zu übersehen. Solange die Probleme des Balkankriegs ihrer endgültigen Erledigung harren, wird die englische Regierung vermutlich wenig Neigung spüren, die Bagdadfrage uns gegenüber ernsthaft in Angriff zu nehmen. Auch würde es vielleicht nicht unbedenklich erscheinen, daß wir die Initiative ergreifen, da wir durch zu viel Empressement unsere taktische Position verschlechtern könnten. Andererseits legt die Deutsche Bank besonderen Wert darauf, sich mit England tunlichst bald über die Bagdadbahnfrage zu verständigen, da sie aus den bisherigen Pariser Vorbesprechungen über die türkischen Finanzfragen* den Eindruck gewonnen hat, daß sie ohne eine solche Verständigung einen überaus schweren Stand haben würde.

Eure Durchlaucht darf ich bitten, nach Maßgabe vorstehender Gesichtspunkte die Frage zu prüfen, ob sich ein alsbaldiges Erscheinen des Herrn von Gwinner in London empfiehlt. Einer gefälligen Rückäußerung werde ich mit Interesse entgegensehen**.

Jagow

Nr. 14 737

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 286 London, den 8. Mai 1913
[pr. 11. Mai]

Hakki Pascha hat mehrfach über eine gewisse Abneigung des Foreign Office berichtet, die Bagdadbahnfrage energisch in Angriff zu nehmen, und jedem aufmerksamen Beobachter mußte diese tatsächlich vorhandene geringe Neigung auffallen. Im Laufe sorgfältig vorgenommener vertraulicher Sondierungen ist es mir gelungen, den wahren Grund dieser auffallenden Erscheinung festzustellen.

Das Foreign Office hatte trotz gewisser Widerstände hauptsächlich auf die Anregung Sir Arthur Nicolsons hin im Jahre 1911, nachdem der Vertrag vom 7. März 1911 zwischen der Bagdadbahngesellschaft und der Hohen Pforte hier bekannt geworden war, sich offiziell auf den Plan einer Fünfteilung für die Strecke südlich von Bag-

* Vgl. dazu Kap. CCLXXXVIII.

** Eine Rückäußerung Fürst Lichnowskys, der am 16. Mai zu mündlicher Erörterung der Bagdadbahnfrage in Berlin eintraf und hier eine Aufzeichnung über eine vorläufige Abrede mit dem Referenten des Foreign Office für die Bagdadbahnfragen Parker vorlegte (siehe Nr. 14 740), ging nicht ein. In Berlin dürfte sich Fürst Lichnowsky für ein baldiges Erscheinen Direktor von Gwinners in London zu weiteren Verhandlungen ausgesprochen haben; jedenfalls weilte dieser um Anfang Juni in der englischen Metropole.

dad festgelegt. Deutschland, England, Frankreich, Rußland und die Türkei sollten mit je 20 vom Hundert gleichmäßig beteiligt werden. Sir Edward Grey hatte uns mit der Notiz vom 31. Juli 1911 * hiervon Mitteilung gemacht, Rußland und Frankreich sind gleichzeitig verständigt und um ihre Zustimmung gebeten worden.

Mittlerweile hatte sich herausgestellt, daß dieser Plan auf den entschiedenen Widerspruch der Türken stieß und deshalb unausführbar sei, und die Stimmen hatten hier die Oberhand gewonnen, welche für eine direkte Regelung unter den Beteiligten, nämlich zwischen Deutschland, England und der Türkei eintraten. Sir Edward Grey ist auch prinzipiell für diese Behandlung, fand es aber schwierig, es in Petersburg und Paris, ohne vorhandene Empfindlichkeiten zu verletzen, klar zu machen, daß England seine Aufforderung zur Beteiligung vom Jahre 1911 zurückziehe und die Sache allein und nach eigenem Ermessen regeln wolle. Besonders Sir Arthur Nicolson, der ja der Vater des ganzen Gedankens der Teilung zu fünfen war, wies darauf hin, wie ungünstig gerade im gegenwärtigen Augenblicke eine derartige Mitteilung in Rußland und Frankreich wirken müsse. Sowohl Sir Arthur Nicolson als Sir Edward Grey schienen unter dem falschen Eindruck zu stehen, daß Deutschland durch den Vertrag vom 17. März 1911 gegen die Konzession in Alexandretta die Strecken der Bahn unterhalb Bagdad endgültig aufgegeben habe **. Ich habe diesen Punkt vollkommen aufgeklärt und dargelegt, daß es sich um die an gewisse Bedingungen geknüpfte Erklärung der Bereitwilligkeit gehandelt habe, keinesfalls aber um einen endgültigen Verzicht. Die Mitteilungen, in welchen Paris und Petersburg informiert wurden, daß England die Frage der Endstrecke allein mit uns und der Türkei zu regeln beabsichtige, sind in den allerletzten Tagen an die russischen und französischen Botschafter hier erfolgt ***. Sir Edward Grey hatte aber das

---

* Siehe Bd. XXXI, Kap. CCXLV, Nr. 11 470.

** Dieser „falsche Eindruck" gelangt auch in Fürst Lichnowskys eigenen Erinnerungen zum Ausdruck. „Meine Londoner Mission 1912—1914" (Flugschriften des Bundes Neues Vaterland, Nr. 7/8), S. 18 f.

*** Tatsächlich hat Sir A. Nicolson erst am 9. Mai Graf Benckendorff benachrichtigt, daß sich der frühere Standpunkt der englischen Regierung geändert habe, und daß das Kabinett von London keinen Einspruch mehr gegen den Bau der Bahn Bagdad—Basra erhebe unter der Bedingung, daß zwei der Direktoren Engländer sein müßten. Diplomatische Aktenstücke zur Geschichte der Ententepolitik der Vorkriegsjahre, ed. B. v. Siebert, S. 316. Am 21. Mai ließ dann Sir E. Grey den russischen und französischen Botschafter zu sich kommen und teilte ihnen mit, die englische Regierung halte es nicht mehr für möglich, sich der Bagdadbahn prinzipiell noch länger zu widersetzen. Deshalb sei die englische Regierung im Begriff, mit der Türkei ein Abkommen zu treffen, demzufolge gewisse Fragen im Persischen Golf, wie Kueit, die Insel Bahrein und die Schiffahrt, geregelt werden würden, während andererseits die Türkei die Möglichkeit erhalte, die Bahn von Bagdad bis Basra zu

Gefühl, daß er in der ganzen Frage nichts Endgültiges abschließen könne, bevor er nicht aus Paris und Petersburg hört, daß man sich dort mit der geplanten Ausschließung von der endgültigen Lösung der Frage abgefunden habe. Diese Verhältnisse erklären, warum der Minister sowohl den Türken als uns gegenüber mit einigem Zögern an die Besprechung der Frage herangegangen ist.

Lichnowsky

Nr. 14 738

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 290 London, am 9. Mai 1913
[pr. 11. Mai]

Die Verhandlungen zwischen England und der Türkei über die den Persischen Golf betreffenden Fragen einschließlich Kueit sind, wie ich ganz vertraulich höre, so weit fortgeschritten, daß von beiden Seiten eine völlige Einigung als wahrscheinlich angesehen wird. Dieses ganze Gebiet der Fragen berührt deutsche Interessen wohl kaum, mit Ausnahme der Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab. Die Streitigkeiten über die Grenze zwischen dem Gebiet des Scheich von Mohamera und der Türkei liegen weit zurück. Der Scheich von Mohamera behauptete, der Talweg des Schatt-el-Arab bilde die Grenze seines Hoheitsgebietes, während die Türkei den ganzen Fluß in Anspruch nahm und dem Scheich das Ufer als Grenze zuwies. Die Haltung Englands, das, wie bekannt, zum Scheich von Mohamera in einem unklaren Protektoratsverhältnis steht, nicht unähnlich dem, das auf den Scheich von Kueit Anwendung findet, ist in der Vergangenheit schwankend gewesen. England scheint seit der Mitte des 19. Jahrhunderts sich für die Betonnung und Unterhaltung der Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab verwendet und daraus sowohl dem Scheich von Mohamera als der Pforte gegenüber gewisse Ansprüche hergeleitet zu haben, die ebensowenig definiert waren wie Englands Stellung

---

bauen, unter der Voraussetzung, daß dieselbe nicht über Basra hinausgehe, jedenfalls nicht ohne englische Zustimmung, und daß zwei der Direktoren der Bahn Engländer seien, die die englischen Interessen in Tariffragen vertreten sollten. Unter diesen Kautelen sei England bereit, im Falle der Zustimmung Rußlands und Frankreichs seine Einwilligung zur vierprozentigen Zollerhöhung zu geben. Telegramm des russischen Botschafters in London Grafen Benckendorff an Sasonow vom 21. Mai, Telegramm des russischen Botschafters in Paris Iswolsky an Sasonow vom 26. Mai. v. Siebert, Diplomatische Aktenstücke, a. a. O., S. 363 ff.

im Persischen Golf überhaupt. Die in Aussicht gefaßte Wahl Basras als Endpunkt der Bagdadbahn mußte die Frage der Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab als besonders wichtig erscheinen lassen. Es ist nun, wie ich ganz vertraulich unter der Hand erfahre, ein Abkommen dem Abschluß nahe gebracht, worin einerseits der Scheich von Mohamera endgültig seine Ansprüche auf den Strom aufgibt und sich mit dem Ufer als Grenze begnügt, während die Türkei eine besondere Kommission mit einem englischen Ingenieur als technischem Beirat einzusetzen verspricht, welche die Fahrbarmachung des Schatt-el-Arab bis Korna dauernd sicherstellen soll. Diese Kommission soll das Recht erhalten, von den Fahrzeugen, die auf dem sonst zu internationalisierenden Schatt-el-Arab verkehren, eine nach dem Tonnengehalt zu berechnende Abgabe zu erheben, welche aber in keinem Falle höher sein darf, als die tatsächlich für die Durchbrechung der Barre und Erhaltung der Fahrrinne notwendigen Ausgaben erfordern. Die Rechnungen der Kommission werden genauestens nachgeprüft und regelmäßig veröffentlicht werden. England hat sich aufs äußerste gegen die Abgabenerhebung gewehrt, sie aber schließlich nur zugestanden, da man einsah, daß anders eine wirklich gute Unterhaltung des Flußlaufes nicht zu erzielen sei. Man legt hier besonderen Wert darauf, daß wir nicht die Forderung stellen, gleichfalls in dieser Flußkommission vertreten zu sein, da man in allen zum Persischen Golf gehörigen Fragen mit der Türkei allein zu bleiben wünscht und befürchtet, daß sonst andere Mächte auch eine Vertretung verlangen könnten, und die Türkei dies zum Vorwand nähme, das ganze mühsame Werk scheitern zu lassen. So sehr es in unserem Interesse liegt, darauf zu sehen, daß eine angemessene Erhaltung des Fahrwassers gesichert bleibt und vor allem der Umstand gewährleistet wird, daß die Schiffahrt nicht mehr an Gebühren zu leisten hat, als für eine zweckmäßige Unterhaltung des Fahrwassers unbedingt notwendig ist, möchte ich dringend abraten, einen deutschen Vertreter in der Kommission zu verlangen, da wir in allen unmittelbar mit dem Persischen Golf zusammenhängenden Fragen uns der größten Zurückhaltung befleißigen müssen, wollen wir nicht altes Mißtrauen aufs neue beleben. Die einschlägigen Verhandlungen sind sehr geheim und noch nicht zum Abschluß gekommen. Es dürfte sich empfehlen, mit einer Meinungsäußerung unsererseits zurückzuhalten, bis Sir Edward Grey mir über die Frage eine entsprechende Mitteilung macht. Euer Exzellenz darf ich gehorsamst bitten, vorstehendes als ganz streng vertraulich behandeln zu wollen.

Lichnowsky

Nr. 14 739

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 297 London, den 9. Mai 1913
[pr. 11. Mai]

Ich habe Sir Edward Grey unsere Gesichtspunkte in der Bagdadbahnfrage an der Hand der Instruktionen dargelegt, und er hat mir entsprechende baldige Rückäußerung in Aussicht gestellt. Der Gesamteindruck für den Erfolg der Verhandlungen ist im allgemeinen günstig.

Sir Edward Grey ließ mir heute vertraulich sagen, er höre aus Bagdad, daß eine Verlegung der Hauptstrecke der Bagdadbahn geplant sei in dem Sinne, daß die Hauptstrecke der Bahn von Mosul in gerader Linie nach Chanikin geführt würde und von da nach Bagdad, so daß die Strecke Bagdad—Chanikin zu einem Stücke der Hauptlinie würde. Er wäre mir für eine vertrauliche Mitteilung dankbar, ob in der Tat diese Änderung der Streckenführung beabsichtigt sei, da er unter Umständen diese Änderung bei seiner Prüfung der ganzen Frage berücksichtigen müsse.

Euer Exzellenz beehre ich mich um geneigte drahtliche Instruktion in diesem Punkte gehorsamst zu bitten*.

Ferner ließ mir der Minister sagen, es scheine ihm nicht ausgeschlossen, daß der sehr betriebsame Herr Lynch, Inhaber der bekannten Schiffahrtsinteressen in Mesopotamien, vielleicht an manchen Stellen den Eindruck hervorrufe, als stehe er in besonders engen Beziehungen zu englischen amtlichen Stellen oder hätte gar die Befugnis, vertraulich oder halbamtlich für solche zu sprechen. Dies sei durchaus nicht der Fall. Mr. Lynch spreche nur für sich und seine eigenen Interessen. Sir Edward Grey halte es für eine Bedingung des Erfolges unserer Besprechungen, auf den er bestimmt hoffe, daß die Konversation zunächst auf die amtlichen und beglaubigten Vertreter beschränkt bleibe. Durch Äußerungen nichtbevollmächtigter Personen könnten leicht Mißverständnisse entstehen. Ich hatte den Eindruck, daß das Foreign Office Mr. Lynch nicht vollkommen traut.

Lichnowsky

---

* Auf diese Anfrage erging am 13. Mai mittels Telegramm Nr. 297 die Antwort: „Fragliche Änderung der Streckenführung nicht beabsichtigt.“

Nr. 14740

Aufzeichnung des Botschafters in London Fürsten von Lichnowsky

Unsignierte und undatierte Reinschrift *

Im Einvernehmen mit dem zuständigen Referenten des Foreign Office ** wurden in vorläufig unverbindlicher Weise für die Behandlung der Bagdadbahnfrage nachstehende Grundzüge niedergelegt und Sir Edward Grey unterbreitet; dieser studiert zusammen mit dem Handelsministerium und dem Ministerium für Indien diese Grundzüge und wird nach Abschluß seiner Untersuchung eingehend sich zu den einzelnen Punkten äußern.

Die Bagdadbahngesellschaft wünscht die Strecke von Bagdad nach Basra selbst zu bauen und zu betreiben. Falls über diesen Punkt eine Einigung erzielt wird, wäre die Gesellschaft geneigt, zuzustimmen, daß der Bau der Linie von Basra nach dem Persischen Golf auf unbestimmte Zeit vertagt würde. Sollte diese Linie doch gebaut werden, so wünscht die Bagdadbahngesellschaft eine entsprechende Beteiligung am Bau, würde aber geneigt sein, auf Beteiligung am Betrieb zu verzichten, falls auf dieser Strecke ein befriedigender Durchgangsverkehr gewährleistet würde. Die Bagdadbahngesellschaft würde sich einverstanden erklären, daß Basra der Endpunkt der Bagdadbahn würde. Über die Zusammensetzung der Hafenbaugesellschaft und der Hafenbetriebsgesellschaft für den Hafen von Basra solle die englische Regierung gehört werden. Zwei der englischen Regierung genehme Mitglieder sollten in den Aufsichtsrat der Bagdadbahn gewählt werden. Die deutsche Regierung sei bereit, zu erklären, daß sie Abmachungen der Bagdadbahngesellschaft auf obiger Grundlage gutheiße.

Falls England auf eine Beteiligung an der Linie nach Basra verzichte, werde erwartet, daß Deutschland seinerseits auf Teilnahme an der Schiffahrt auf Euphrat und Tigris verzichte. Kämen befriedigende Abmachungen zustande über Beförderungen aller zum Bahnbau nötigen Güter während der Bauzeit, so solle dieser Verzicht alsbald in Kraft treten. Erweise sich dies als aus technischen Gründen undurchführbar, so solle der Verzicht nach fünf Jahren vom Ende des Jahres 1913 ab in Kraft treten. Werde Basra als Endpunkt der Bahn bestimmt, so müsse die türkische und die großbritannische Regierung eine bindende Verpflichtung vertragsmäßig übernehmen, daß das Fahrwasser des Schatt-el-Arab immer in gutem Zu-

---

* Laut einer Aktennotiz von der Hand Unterstaatssekretär Zimmermanns diesem von Fürst Lichnowsky gelegentlich dessen Anwesenheit in Berlin am 16. Mai übergeben. Vgl. auch das folgende Schriftstück.

** Parker

stand erhalten werde, und daß die Seeschiffe aller Nationen ohne irgendwelche Ungleichheit der Behandlung unter vollständig gleichen Bedingungen jederzeit bequem und sicher nach Basra gelangen können.

Die Finanzdelegierten Deutschlands und Englands auf der Pariser Konferenz sollen dahin zusammenwirken, daß:

1. jeder Ausfall, den die Bagdadbahn durch die Neuregelung der Dinge auf dem Balkan erleiden könnte, durch Verpfändung anderer Einkünfte von mindestens gleicher Güte wettgemacht werde;

2. daß bei der finanziellen Neuordnung der türkischen Verhältnisse ausreichende Hilfsquellen für die Garantie der Bagdadbahn bis Basra sichergestellt werden.

Nr. 14 741

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 881 Berlin, den 17. Mai 1913

Fürst Lichnowsky hat mir die Aufzeichnung über die weitere Behandlung der Bagdadfrage mitgeteilt, die er vor der Abreise von London Ew. pp. ausgehändigt hat*.

Die Deutsche Bank, der von der Aufzeichnung streng vertraulich Kenntnis gegeben worden ist, hat sich dazu in der abschriftlich anliegenden Notiz** geäußert.

Ew. pp. ersuche ich ergebenst, den Inhalt dieser Notiz, der sich mit den hier vertretenen Auffassungen deckt, bei etwaigen Unterhaltungen mit den dortigen Staatsmännern zu berücksichtigen.

Jagow

Anlage

1. Linie Bagdad — Basra

Für diese Strecke, sowie für die Strecke von Sobeir nach dem Persischen Golf und die Hafenplätze in Basra und am Persischen Golf, hatte die deutsche Gruppe die Übertragung der konzessionsmäßigen Rechte der Bagdadeisenbahngesellschaft an eine neu zu gründende Gesellschaft türkischen Rechts mit internationaler Kapitalbeteiligung zugestanden***, wobei vor allem an eine Beteiligung Englands gedacht war. Der Vorschlag, für die Strecke Bagdad—Basra von einer eng-

---

* Siehe Nr. 14 740.

** Siehe Anlage.

*** Vgl. Bd. XXXI, Kap. CCXLV.

lischen Kapitalbeteiligung Abstand zu nehmen und die Modalitäten des Baues und Betriebes dieser Strecke endgültig der bestehenden Bagdadeisenbahngesellschaft zu überlassen, ist von der englischen Regierung ausgegangen und von der deutschen Gruppe akzeptiert worden. Die Formulierung der Aufzeichnung könnte denkbarerweise den Anschein erwecken, als ob der Bau und Betrieb der Strecke Bagdad—Basra durch die bestehende Bagdadeisenbahngesellschaft ein Zugeständnis Englands bedeute, dem als Gegenleistung der Verzicht der Bagdadeisenbahngesellschaftt auf die Strecke von Sobeir nach dem Persischen Golf gegenüberstehe. Bei der endgültigen Formulierung würde es wichtig sein, jedes derartige Mißverständnis auszuschließen und klar zum Ausdruck zu bringen, daß der Bau und Betrieb der Strecke Bagdad—Basra durch die Bagdadeisenbahngesellschaft auf Grund ihrer wohlerworbenen konzessionsmäßigen Rechte erfolgt, und daß jeder Verzicht der Bagdadeisenbahngesellschaft auf die Strecke Bagdad—Basra ein Zugeständnis der Bagdadeisenbahngesellschaft ist, für welches die genannte Gesellschaft Anspruch auf Gegenkonzessionen hat.

2. Linie Sobeir—Golf

Die deutsche Gruppe würde bereit sein, in einer der englischen Regierung genehmen Form einen Verzicht auf ihr konzessionsmäßiges Recht auf den Bau und Betrieb dieser Linie und des Hafens an dem am Golf gelegenen Endpunkte auszusprechen, und sich somit damit einverstanden zu erklären, daß Basra der Endpunkt der Bagdadbahn würde. Vorausgesetzt wird hierbei, daß hinsichtlich aller übrigen Fragen eine vollständige Übereinstimmung erzielt wird, und daß die türkische Regierung sich bereit findet, der Bagdadeisenbahngesellschaft für einen solchen Verzicht ausreichende Kompensationen zu gewähren. Auf eine Beteiligung am Bau dieser Strecke würde die Bagdadeisenbahngesellschaft kein besonderes Gewicht legen; dagegen würde es erforderlich sein, daß hinsichtlich des Durchgangsverkehrs auf dieser Strecke eine Verständigung gesichert wird, welche in analoger Weise, wie dies von England für die Hauptstrecke der Bagdadbahn verlangt wird, jede differentielle Behandlung von Waren deutscher Herkunft etc. ausschließt und einen gut funktionierenden Anschlußverkehr an die Hauptstrecke gewährleistet.

3. Hafen in Basra

Die Bagdadeisenbahngesellschaft besitzt nach ihrer Konzession das Recht auf den Bau und Betrieb von Hafenanlagen in Basra. Solche Hafenanlagen, deren Betrieb in engster Verbindung mit der Bahn zu stehen hätte, sind in der Tat für die Bagdadeisenbahngesellschaft ebenso unerläßlich, wie für die Anatolische Eisenbahngesellschaft der Hafen in Haidar Pascha. Eine Einschränkung des Rechtes der

Bagdadeisenbahngesellschaft auf den Hafen in Basra, wie sie in der Aufzeichnung vorgesehen ist („über die Zusammensetzung der Hafenbaugesellschaft und der Hafenbetriebsgesellschaft für den Hafen in Basra solle die englische Regierung gehört werden"), wäre für die Bagdadeisenbahngesellschaft kaum annehmbar, und erscheint auch für England, das für die Errichtung einer Hafenanlage in Kueit freie Hand erhält, nicht erforderlich.

4. Englische Vertretung im Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft

Die deutsche Gruppe würde bereit sein, dafür einzutreten, daß in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft zwei englische Mitglieder gewählt werden. Die Stellung und die Funktion der englischen Mitglieder würde sich natürlich in keiner Weise von derjenigen der übrigen Mitglieder unterscheiden können. Um dies auch nach außen hin in Erscheinung zu bringen, wäre eine, wenn auch nur nominelle englische Kapitalbeteiligung an der Bagdadeisenbahngesellschaft erwünscht.

Ein solches Zugeständnis würde für die deutsche Gruppe wesentlich erleichtert werden, wenn erreicht werden könnte, daß von englischer Seite der deutschen Gruppe eine Vertretung im Verwaltungsrat der für die Linie Sobeir—Golf eventuell zu bildenden Gesellschaft zugestanden werden würde. Das Interesse der Bagdadeisenbahngesellschaft an einem gut funktionierenden Übergangsverkehr und das Interesse Deutschlands an dem Ausschluß jeder Differenzierung auf der Strecke Sobeir—Golf würde eine solche deutsche Vertretung in derselben Weise rechtfertigen, wie die analogen Interessen Englands eine englische Vertretung im Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft.

5. Schiffahrt auf Euphrat und Tigris

Auch in diesem Punkte muß die deutsche Gruppe Wert darauf legen, daß der Anschein vermieden wird, als ob die Nichtbeteiligung Englands an der Linie Bagdad—Basra einen Verzicht bedeute, der England zu der Forderung einer Kompensation — hier zur Forderung des Verzichts Deutschlands auf Teilnahme an der Schiffahrt auf Euphrat und Tigris — berechtige.

Im übrigen ist bei der Formulierung in diesem Punkte ganz besondere Vorsicht erforderlich. Wenn die deutsche Gruppe von ihrem Standpunkt aus notfalls darauf verzichten kann, sich an der von der englischen Regierung geplanten türkisch-englischen Schiffahrtsgesellschaft zu beteiligen, so würden doch der Etablierung eines Schiffahrtsmonopols auf den mesopotamischen Gewässern zugunsten der englisch-türkischen Gesellschaft schwerwiegende Bedenken entgegenstehen. So-

lange aber ein solches Monopol nicht errichtet wird, kann von deutscher Seite kaum ein allgemeiner und unbedingter Verzicht auf jede Betätigung in der Schiffahrt auf dem Euphrat und dem Tigris ausgesprochen werden; denn durch einen solchen Verzicht würde Deutschland in eine schlechtere Lage kommen als jeder andere Staat. Es würde also von seiten der deutschen Gruppe nur ein auf einen bestimmten Fall beschränkter Verzicht ausgesprochen werden können, nämlich der Verzicht darauf, die Ausgestaltung der mit der Firma Lynch speziell für die Zwecke der Bautransporte geschaffenen Kombination zu einer allgemeinen deutsch-englisch-türkischen Schiffahrtsgesellschaft für die mesopotamischen Gewässer weiter zu verfolgen. Das heißt, die deutsche Gruppe würde trotz der mit der englischen Firma Lynch getroffenen Abmachungen den Engländern und Türken freie Hand zur Bildung einer Schiffahrtsgesellschaft auf den mesopotamischen Gewässern lassen, immer soweit für eine solche Gesellschaft nicht ein Schiffahrtsmonopol in Anspruch genommen wird.

Auf alle Fälle ist die deutsche Gruppe an ihre Abmachungen mit Lynch wegen der Bautransporte so lange gebunden, als nicht Lynch sich bereit erklärt, die deutsche Gruppe freizugeben. Auch abgesehen hiervon liegt für die deutsche Gruppe kein Anlaß und für die englische Gruppe keine Notwendigkeit dafür vor, der Bagdadeisenbahngesellschaft einen Verzicht auf die ihr nach ihrer Konzession zustehende Berechtigung zur Durchführung der Bautransporte auf dem Euphrat und dem Tigris aufzuerlegen. Gelingt es in der Folgezeit, mit der geplanten englisch-türkischen Gesellschaft zufriedenstellende Abmachungen über die Durchführung der Bautransporte zu erzielen, so wird sich die Angelegenheit von selbst regeln. Die deutsche Gruppe kann sich aber nicht im voraus durch einen Verzicht auf das Recht der Bautransporte die Hände binden.

6. Aus der Aufzeichnung geht hervor, daß auch nach englischer Auffassung die Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab, und zwar jedenfalls bis nach Basra, unter allen Umständen frei bleiben und für Seeschiffe aller Nationen ohne irgendwelche Ungleichheit der Behandlung unter vollständig gleichen Bedingungen offengehalten werden soll. Was nun die technische Freihaltung des Fahrwassers des Schatt-el-Arab und insbesondere die Durchbaggerung der dem Schatt-el-Arab vorgelagerten Barre anlangt, so ist in der Aufzeichnung eine bindende Verpflichtung der türkischen und der englischen Regierung für die Durchführung dieser Aufgabe vorgesehen. Es dürfte sich empfehlen, klarzustellen, unter welchem Titel die englische Regierung bei dieser Aufgabe mitzuwirken beabsichtigt, und dafür Sorge zu tragen, daß nicht aus der Mitwirkung der englischen Regierung an dieser Aufgabe für England eine Vorzugsstellung erwächst.

7. Die eigentliche Gegenleistung Englands für die verschiedenen von der deutschen Gruppe zu machenden und von der deutschen Re-

gierung gutzuheißenden Zugeständnisse wäre ein wohlwollendes und förderndes Verhalten Englands in bezug auf die Durchführung des Bagdadbahnunternehmens bis Basra, vor allem in bezug auf die Finanzierung des Eisenbahnbaues. In diesem Sinne hätte die englische Regierung, wie in der Aufzeichnung bereits vorgesehen ist, zunächst ihre Delegierten auf der Pariser Finanzkonferenz zu instruieren; jedoch wäre es erwünscht, daß die englischen Delegierten nicht nur dafür eintreten, daß jeder Ausfall an Pfändern, den die Bagdadbahn durch die Neuregelung des territorialen Status auf dem Balkan erleidet, durch die Stellung von Ersatzpfändern ausgeglichen wird, sondern in erster Linie dafür, daß die von der Türkei gegenüber der Bagdadeisenbahngesellschaft übernommenen Verpflichtungen, soweit sie sich aus Einnahmen aus den abzutretenden Gebieten beziehen, bei der Festsetzung des von den Balkanstaaten zu übernehmenden Anteils an der türkischen Staatsschuld in vollem Umfang berücksichtigt werden. Ferner wäre es von Wichtigkeit, zu präzisieren, daß England künftighin keinerlei Schwierigkeiten gegen die Verpfändung türkischer Staatseinnahmen irgendwelcher Art für den Ausbau der Bagdadbahn machen wird, nicht nur soweit der Ausbau der Hauptstrecke bis Basra in Betracht kommt, sondern auch hinsichtlich der verschiedenen in der Bagdadkonzession vorgesehenen Zweiglinien, von denen diejenige nach Chanikin von besonderer Wichtigkeit ist.

8. Es wird sich empfehlen, die englische Regierung von vornherein darauf aufmerksam zu machen, daß die endgültige Zustimmung der deutschen Gruppe und der deutschen Regierung zu den Abmachungen davon abhängig ist, daß die Verhandlungen zwischen der Bagdadeisenbahngesellschaft und der Türkei über die seitens der Türkei der Bagdadeisenbahngesellschaft zu gewährenden Kompensationen für einen Verzicht auf die Endstrecke von Sobeir nach dem Golf und dem Hafen am Golf zu einem Ergebnis führen, das die Bagdadeisenbahngesellschaft befriedigt.

Nr. 14 742

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 317 London, den 20. Mai 1913

Bei einem vertraulichen Gespräche mit dem zuständigen Referenten des Foreign Office bot sich Gelegenheit, die in der Notiz der Deutschen Bank zur Aufzeichnung des Fürsten Lichnowsky gemachten Anmerkungen * vertraulich zu verwerten.

* Siehe Nr. 14 741, Anlage.

Vor allem wies der Referent darauf hin, daß **nicht** die Absicht bestehe, die Strecke Sobeir—Persischer Golf überhaupt zu bauen. Er glaubt, eine Formel etwa nachfolgender Fassung werde es unnötig machen, jetzt schon irgendwelche besonderen Abmachungen über die Strecke zu treffen:

Die Golfstrecke von Sobeir (Basra) soll nicht gebaut werden, bevor zwischen den Regierungen von Deutschland, England und der Türkei vollkommenes Einvernehmen über alle auf diese Strecke bezüglichen Punkte hergestellt ist. Basra ist als der endgültige Endpunkt der Bahn zu betrachten und soll es bleiben, es sei denn, daß die Verpflichtungen für Offenhaltung des Fahrwassers nach Basra für Seeschiffe nicht eingehalten würden.

Eine Stipulation dieser Art, meinte er, mache Einzelabmachungen über die Strecke Sobeir—Golf unnötig, da Deutschland für den immerhin denkbaren Fall eines späteren Baues dieser Strecke seine Zustimmung verweigern könne, bis ihm genehme Bedingungen auf der Golfstrecke durchgesetzt seien. Er werde Sir Edward Grey eine dahingehende Anregung unterbreiten. Er glaube bestimmt nicht, daß es möglich sein werde, die Engländer zu bewegen, auf eine Beteiligung an der Hafenbaugesellschaft für Basra völlig zu verzichten. Die Proportion der Beteiligung solle einer Vereinbarung vorbehalten werden. Auf meine Erwähnung von Haidar Pascha bat mich der Referent, ihn sobald wie möglich über die Organisation und Verwaltung des Hafens von Haidar Pascha zu unterrichten, damit unter Umständen dies als Muster für die Organisation von Basra benutzt werden könne. Auf die Frage der Flußschiffahrt übergehend, bemerkte er, nichts liege Sir Edward Grey ferner, als das vertragsmäßige Recht der Bagdadbahn zum Materialtransport während des Baues irgendwie einschränken zu wollen. Nach Vollendung des Baues erwarte er aber, daß deutscherseits auf eine dauernde Beteiligung an der Flußschiffahrt verzichtet werde. Es sei geplant, eine türkisch-englische Kompagnie zu gründen, welcher allerdings ein Monopol für die Flußschiffahrt oberhalb Korna — bis dahin solle das Fahrwasser internationalisiert bleiben — zugewendet werden solle; doch sei die englische Regierung bereit, in bezug auf vollkommene Gleichheit der Behandlung und Ausschluß jeder differentiellen Behandlung die bindendsten Zusicherungen zu geben. Sir Edward Grey müsse sich wegen der in der Bagdadbahnfrage befolgten Politik auf Angriffe im Parlamente und in der Öffentlichkeit gefaßt machen. Er beabsichtige, die vollkommene Aufgabe einer englischen Beteiligung an der Bahnlinie damit zu rechtfertigen, daß er im Tigris wenigstens einen alternativen Zugang nach Bagdad unter englisch-türkischer Kontrolle in der Hand behalten habe. Deshalb sei die Bestimmung über diese Flußschiffahrt ein wesentlicher Teil des Abkommens, ohne den dieses in der geplanten Form nicht zustande kommen könne.

Der Referent fügte hinzu, daß Sir Edward Grey nicht beabsichtige, die englische Finanz zur Teilnahme an der Bahn direkt zu veranlassen, eine gewisse englische Teilnahme aber nicht ungern sehen werde, jedenfalls werde er nichts tun, um eine solche zu verhindern.

Was den englischen Einfluß auf dem Schatt-el-Arab betrifft, so sollen — wie schon früher dargelegt — in der türkischen Fahrwasserkommission für den Schatt-el-Arab ein oder zwei englische Ingenieure als Sachverständige sitzen.

Sir Edward Grey sagte mir heute, er habe seit mehreren Tagen die Bagdadbahnfrage studiert und sich von dem Referenten Vortrag erstatten lassen. Er wolle demnächst die ganze Frage mit mir durchsprechen *.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 743

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 329 London, den 23. Mai 1913

Sir Edward Grey ließ mich heute zu sich bitten, um die Bagdadbahnfrage zu besprechen. Er leitete die Konversation damit ein, daß er sagte, er sei mit den Friedensverhandlungen ** so stark beschäftigt gewesen, daß er die Führung der Unterredungen mit Hakki Pascha in den Einzelheiten zum großen Teile den technischen Beamten seines Departements überlassen habe. Jetzt seien die Verhandlungen mit der Türkei zu einem vorläufigen Abschluß gelangt, und er hoffe, das Ergebnis demnächst dem Kabinett unterbreiten zu können. An dessen Zustimmung sei, da er und der Minister für Indien *** für Annahme einträten, kaum zu zweifeln. Auf die Euerer Exzellenz bekannten Grundzüge für ein deutsch-englisches Abkommen über die Bagdadbahn übergehend, sagte der Minister, er sei im großen und ganzen damit einverstanden, ohne jedoch sich jetzt endgültig binden zu wollen, bevor ein im Wortlaut ausgearbeiteter Entwurf vorliege. Die Schwierigkeit liege, soweit er die Frage jetzt übersehen könne, in dem deutscherseits vorhandenen Wunsche, die englische Regierung möchte sich diplomatisch binden, ihre Finanzdelegierten auf der Pariser Konferenz zu instruieren, daß sie mit ihren deutschen Kollegen zusammenwirkten,

* Siehe das folgende Schriftstück.
** Am 30. Mai kam der Abschluß des Präliminarfriedens von London zwischen der Türkei und den Balkanalliierten zustande, der freilich alsbald wieder in die Brüche ging. Vgl. dazu Bd. XXXIV, Kap. CCLXXII.
*** Marquess of Crewe.

um zu erreichen, daß 1. jeder Ausfall, den die Bagdadbahn durch die Neuregelung der Dinge auf dem Balkan erleiden könnte, durch Verpfändung anderer Einkünfte von mindestens gleicher Güte wettgemacht werde; 2. daß bei der finanziellen Neuordnung der türkischen Verhältnisse ausreichende Hilfsquellen für die Garantie der Bagdadbahn bis Basra sichergestellt werden[1]. Hier stoße er auf die Schwierigkeit, in der Behandlung der Frage nicht frei zu sein. Im Jahre 1906, als die Konversation zu vieren eingeleitet worden sei, welche später im Sande verlief, hätten Frankreich, England und Rußland sich gegenseitig gebunden, keiner türkischen Zollerhöhung zum Ausbau der Bagdadbahn zuzustimmen, ohne sich zu dritt über gemeinsames Vorgehen geeinigt zu haben[2]. Diese Verpflichtung sei noch in Kraft. Er habe sich mit dem russischen und französischen Botschafter in Verbindung gesetzt*, wann er aber von diesen Antworten bekommen würde, und ob diese unbedingt zustimmend lauten würden, könne er natürlich nicht sagen. Rußland scheine ihm ja uns gegenüber durch den Potsdamer Vertrag zum mindesten moralisch gebunden zu sein, seine Zustimmung zu geben**. Der Minister deutete hier an, daß es ihm willkommen wäre, wenn auch wir unseren Einfluß dafür einsetzten, daß Rußland und Frankreich der Zollerhöhung zustimmten. Auf keinen Fall aber glaube er, daß ein Übereinkommen mit Rußland und Frankreich über diesen Punkt v o r B e g i n n der Pariser Konferenzen abgeschlossen werden könnte. Bevor aber ein solches Abkommen geschlossen sei, glaube er nach dem Geiste der damaligen Verabredung nicht, sich vertragsmäßig binden zu können, seinem Pariser Delegierten Instruktionen der genannten Art zu geben.

Der Minister regte an, ob es nicht möglich sei, über die uns für die Bagdadbahn besonders wichtigen Punkte der Pariser Verhandlungen zu einem vorherigen Abkommen mit den Russen und Franzosen zu gelangen. Ich wies auf die Schwierigkeit eines solchen vorherigen Abkommens hin, welches praktisch Entscheidungen über fast den gesamten Pariser Verhandlungsstoff umfassen müsse, und legte dem Minister dar, daß gerade Schlußklauseln der Grundzüge der wichtigste Teil des ganzen Arrangements seien und die Hauptbedingungen darstellten, unter welchen die deutschen Interessenten zu einem Kom-

---

* Vgl. dazu Nr. 14 737, S. 170, Fußnote ***.

** Vgl. dazu das Urteil Iswolskys in seinem Brief an Sasonow vom 24. April (Der Diplomatische Schriftwechsel Iswolskys 1911—1914, ed. Fr. Stieve, III, 131): „Hinsichtlich der Bagdadbahn hätten wir wohl kaum eine unversöhnliche Haltung einzunehmen, um so weniger, als es nicht in unserer Macht steht, die Durchführung dieses Unternehmens zu verhindern, und die vereinigten Anstrengungen der Dreiverbandsmächte höchstens zu einem gewissen Aufschub führen könnten. England, das unvergleichlich mehr als wir an den Gebieten interessiert ist, zu denen diese Bahn führt, hat sich anscheinend gleichfalls mit dem Gedanken ausgesöhnt, daß die Verwirklichung dieses Unternehmens nur noch eine Frage der Zeit ist."

promiß der gedachten Art sich bereit finden lassen würden. Der Minister erwiderte, er sei sich darüber vollkommen klar, seine Verhandlungen mit der Türkei seien bedingt und gebunden an unsere Zustimmung, soweit unsere Interessen berührt seien. Das jetzt besprochene deutsch-englische Arrangement sei an die Bedingung geknüpft, daß die Bahn innerhalb einer vernünftigen Zeit mit guten finanziellen Garantien den Betrieb zwischen Haidar Pascha und Basra aufnehmen könne. Es wurde dann der Gedanke erörtert, ob die Klausel nicht so gefaßt werden könnte: „Das Inslebentreten der englisch-deutschen Abmachungen über die Bagdadbahn ist an die Bedingung geknüpft, daß auf der Pariser Konferenz folgendes erreicht werde: 1. jeder Ausfall, den die Bagdadbahn durch die Neuregelung der Dinge auf dem Balkan erleiden könnte, müsse durch Verpfändung anderer Einkünfte von mindestens gleicher Güte wettgemacht werden; 2. bei der finanziellen Neuordnung der türkischen Verhältnisse müßten ausreichende Hilfsquellen für die Garantie der Bagdadbahn bis Basra sichergestellt werden[3]."

Der Minister bat mich, ich möchte ihm diese Klausel in der Form möglichst bald übergeben, in der sie uns annehmbar scheine, er wolle seinerseits sich eine Form überlegen, wir könnten dann beide vergleichen und zu einem Übereinkommen gelangen.

Entwurf einer Formel * beehre ich mich in der Anlage gehorsamst beizufügen mit der Bitte, mich baldtunlichst mit hochgeneigter Weisung versehen zu wollen, ob und eventuell mit welchen Abänderungen sie Sir E. Grey zugehen soll **.

Sir E. Grey bemerkte, es sei ja ein Nachteil, wenn das endgültige Inkrafttreten des Vertrages schlimmstenfalls bis nach den Pariser Konferenzen, die voraussichtlich langwierig sein würden, aufgeschoben sei, aber auch sein Abkommen mit der Türkei sei moralisch bedingt durch das Zustandekommen der Zollerhöhung, und diese werde in bindender Form sicher nicht vor Abschluß der Pariser Verhandlungen vorliegen. Falls wir uns auf eine bedingte Form der oben besprochenen Art einigten, hätten wir ja die stärkste moralische Garantie, daß England auf den Pariser Konferenzen sich für die Interessen der Bagdadbahn einsetzen werde.

Der Minister fuhr fort, er werde, falls ich ihm nichts Gegenteiliges mitteilte, annehmen, daß wir keine Bedenken dagegen haben, daß er dem russischen und französischen Botschafter die Grundzüge mitteilte, auf welche wir uns über die Bagdadbahn zu einigen beabsichtigten. Er habe ihnen bisher nur mitgeteilt, daß wir überhaupt Verhandlungen eröffnen wollten, glaube aber, daß er wenigstens die Grundzüge bekanntgeben müsse, wenn er Befreiung von der oben genannten Verpflichtung verlange.

---

* Siehe Anlage.
** Vgl. Nr. 14 746.

Der Minister schloß die sehr lange Unterredung mit der Bemerkung, es seien über die englisch-türkischen Verhandlungen allerlei Nachrichten, richtige und falsche, in die Presse gelangt*, und er glaube beobachtet zu haben, daß in gewissen deutschen Kreisen einige Beunruhigung hervorgerufen worden sei[1]. Er beabsichtige, wahrscheinlich im Laufe der kommenden Woche dem Unterhause Mitteilung über die englisch-türkischen Verhandlungen zu machen. Er werde dabei hervorheben, daß die Abmachungen mit der Türkei in allen Punkten, wo Deutschland Rechte und Interessen besitze, erst durch Deutschlands Zustimmung Rechtskraft bekämen, und daß, da Deutschland zweifellos das Recht habe, nach einem Punkte des Persischen Golfes zu bauen, man hierüber zu einer freundschaftlichen Verständigung zu gelangen versuchen müsse. Der Minister fügte hinzu, aus parlamentarischen Gründen[4] lege er auf die Frage der Flußschiffahrt auf den mesopotamischen Strömen besonderen Wert, er werde dies seinerzeit bei der Verteidigung des Abkommens, das er mit uns zu schließen hoffe, zum Hauptpunkt seiner Ausführungen machen.

R. v. Kühlmann

Randbemerkungen Kaiser Wilhelms II. auf einer verkürzten Abschrift des Berichts:
[1] Natürlich
[2] das kommt davon!
[3] event[uel]l ja
[4] ?
Schlußbemerkung des Kaisers:
Recht doppelseitig!

Anlage

Die vorstehenden Abmachungen über die endgültige Regelung der Bagdadbahnfrage sollen nur unter der ausdrücklichen Bedingung in Kraft treten, daß das Ergebnis der in Paris tagenden Finanzkommission gewährleistet:

1. daß jeder Ausfall, den die Bagdadbahn durch die Neuregelung der Dinge auf dem Balkan erleiden könnte, durch Verpfändung entsprechender anderer Einkünfte von gleichem Werte und mindestens gleicher Sicherheit wettgemacht wird;

2. daß bei der finanziellen Neuordnung der türkischen Verhältnisse ausreichende Hilfsquellen für die ganze Bahn von Konia bis Basra einschließlich der in der Konzession vorgesehenen Zweig-

* Vgl. dazu das Telegramm Sasonows an Graf Benckendorff vom 16. Mai, das Telegramm des russischen Botschafters von Giers an Sasonow vom 18. Mai und das Telegramm des russischen Geschäftsträgers in London Baron von Etter an Sasonow vom 19. Mai; v. Siebert, Diplomatische Aktenstücke, a. a. O., S. 362 f.

linien derart sichergestellt werden, daß der Ausbau der gesamten Strecke bis spätestens Januar 1921 * finanziell vollkommen gesichert ist.

Nr. 14 744

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 291 Konstantinopel, den 26. Mai 1913

Großwesir hat heute Günther gesagt, Hakki Pascha habe gemeldet, daß ihm von Sir E. Grey erklärt worden sei, die etwaige vierprozentige Zollerhöhung dürfe in keinem Falle der Bagdadbahn zugute kommen.**

Wangenheim

Nr. 14 745

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 344 London, den 28. Mai 1913

Sir Edward Grey ließ mich heute zu sich bitten und sagte, er wolle, da er gerade einen ruhigen Augenblick habe, mit mir den Stand der Bagdadbahnangelegenheit noch einmal durchsprechen. Er wiederholte kurz seinen in der vorigen Unterredung erklärten Standpunkt, wobei er noch näher definierte, das bestehende Abkommen mit Frankreich und Rußland hindere ihn nicht daran, mit uns eine Verständigung über die Bagdadbahn abzuschließen. Denn das Abkommen gestatte ausdrücklich den drei Kontrahenten, über diesen Gegenstand mit Deutschland zu verhandeln und Verträge zu machen. Bilde aber Beteiligung einer der drei Mächte an der Bagdadbahn den Gegenstand eines solchen Vertrages, so solle dieser nicht in Kraft treten, bevor die beiden anderen Länder ebenfalls zu einem Einverständnis mit Deutschland gelangt seien. Ebenso sei verabredet worden, daß die drei Mächte nur gemeinsam ihre Zustimmung zur vierprozentigen Zollerhöhung geben wollten. Er hätte also für ein Abkommen mit uns freie Hand, in dem er nach Analogie des Potsdamer Abkommens vertragsmäßig zusagen würde,

* Fußnote von Kühlmanns:
Das Jahr 1921 ist nur versuchsweise eingesetzt.

** Das obige Telegramm wurde am 27. Mai mittels Telegramm Nr. 310 nach London mitgeteilt.

der Bagdadbahn keinerlei Opposition zu machen. Das könnte er sogleich abschließen. Er glaube aber nach unseren früheren Mitteilungen, daß wir damit nicht zufrieden sein würden, sondern die aktive Mithilfe Englands wünschten, um die Finanzierung der gesamten Bagdadbahn zu sichern. Das involviert seiner Ansicht nach den Begriff der Beteiligung, und dazu brauche er die Zustimmung Frankreichs und Rußlands. Er habe vorbereitende Schritte bei den Botschaftern dieser beiden Mächte unternommen und werde auf Grund unserer letzten Unterredung mit diesen verhandeln. Der Minister bezeichnete es wiederholt als erwünscht, daß auch wir in direkte Verhandlungen mit Frankreich eintreten möchten*. Er meinte, die französischen Wünsche würden sich hauptsächlich auf Erweiterung und Anschließung des syrischen Bahnnetzes richten. Dies sei aber nur Vermutung. Er habe von den Franzosen keine bezügliche Mitteilung erhalten. Am liebsten wäre es ihm, wenn eine Verständigung zwischen den Mächten zustande käme, die uns befriedige und den Ausbau der Bahn in vernünftiger Zeit sichere.

Auch ein Gedankenaustausch zwischen den deutschen, englischen, französischen und russischen Delegierten der Pariser Konferenz scheine ihm nützlich, damit er sich ein klares Bild davon machen könne, für welche Vorschläge im einzelnen wir die Unterstützung der britischen Delegierten in Aussicht genommen hätten.

Auf die am Schluß der letzten Unterredung gestreifte bedingte Formel übergehend, meinte der Minister, es lasse sich viel für eine solche Formel sagen; doch lasse sie wenigstens in der Theorie die Möglichkeit offen, daß das Ergebnis der Pariser Konferenz den Ausbau der Bagdadbahn nicht so sichere, wie wir es wünschten, und dann sei unsere Arbeit auf der gegenwärtigen Basis umsonst gewesen. Immerhin könne eine derartige Formel nützlich sein, um schon jetzt zu einem fertigen Vertrage zu kommen. Ich bemerkte dem Minister, daß es für die Vorbereitung eines solchen Abkommens nötig wäre, die genaue Formulierung der zwischen England und der Türkei getroffenen Abreden zu kennen. Sir Edward Grey gab dies vollkommen zu und sagte, er hoffe, uns diese Abmachungen bald vertraulich mitteilen zu können.

Endlich berührte ich, da der Minister mir — durch seinen Erfolg in der Frage des Friedensschlusses günstig gestimmt** — entgegenkommend aufgelegt schien, die Frage unserer Wünsche wegen Landung eines Seekabels im Persischen Golf. Sir Edward Grey sagte, die Frage sei ihm gänzlich neu und berühre, soweit er augenblicklich übersähe, in erster Linie das indische Ministerium und das Handelsamt. Er bitte mich, ihm eine kurze vertrauliche Aufzeichnung über den Gegenstand

* Über die Ende Mai einsetzenden deutsch-französischen Verhandlungen vgl. Kap. CCLXXXVI.
** Vgl. Nr. 14 743, Fußnote **.

zu machen, auf Grund deren er die zuständigen Behörden zur vertraulichen Meinungsäußerung auffordern werde.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 746

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 956 Berlin, den 28. Mai 1913

Auf den Bericht Nr. 329 vom 23. d. Mts.*

Ew. pp. bitte ich, Sir Edward Grey mitzuteilen, daß wir für die Klausel betreffend die finanzielle Sicherstellung der Bagdadbahn die aus der Anlage** ersichtliche Fassung vorschlagen. Die neue Fassung ist hier im Einvernehmen mit unseren Finanzinteressenten aufgestellt und weicht von dem mit dem nebenbezeichneten Bericht eingereichten Entwurfe insofern ab, als die Garantien zu 2. unabhängig von den Ergebnissen der in Paris tagenden Finanzkommission gefordert werden.

Wenn Sir Edward Grey im Hinblick auf frühere Verhandlungen eine Mitteilung an Rußland und Frankreich über den Inhalt unserer Aussprache nicht vermeiden zu können glaubt, so wollen wir hiergegen keine Einwendungen erheben. Wir setzen jedoch dabei voraus, daß sich der Minister in seinen Mitteilungen auf das Allernotwendigste beschränkt und keinesfalls mehr als die Umrisse unserer Besprechungen preisgibt.

Jagow

Anlage

Die vorstehenden Abmachungen über die endgültige Regelung der Bagdadbahnfrage sollen nur unter der ausdrücklichen Bedingung in Kraft treten,

1. daß das Ergebnis der in Paris tagenden Finanzkommission gewährleistet, daß jeder Ausfall, den die Bagdadbahn durch die Neuregelung der Dinge auf dem Balkan erleiden könnte, durch Verpfändung entsprechender anderer Einkünfte von gleichem Werte und mindestens gleicher Sicherheit wettgemacht wird;

2. daß unabhängig von den Ergebnissen der in Paris tagenden Finanzkommission bei der finanziellen Neuordnung der türkischen Verhältnisse ausreichende Hilfsquellen für den Bau und Betrieb der ganzen

---

* Siehe Nr. 14 743.

** Siehe Anlage.

Bahn von Konia bis Basra einschließlich der in der Konzession vorgesehenen Zweiglinien derart sichergestellt werden, daß der Ausbau der gesamten Strecken bis spätestens Ende des Jahres 1923 finanziell vollkommen gesichert ist.

Nr. 14 747

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 960 Berlin, den 29. Mai 1913

Der Kaiserliche Botschafter in Konstantinopel hat mir den in Abschrift anliegenden Text der am 6. d. Mts. in London paraphierten englisch-türkischen Konvention über die kleinasiatischen Bahnen mitgeteilt*.

Ew. pp. bitte ich, Sir Edward Grey darauf aufmerksam zu machen, daß die dieser Konvention angeschlossene Erklärung über einen bereits erfolgten Verzicht der Bagdadeisenbahngesellschaft auf das Schlußstück der Bahn von Bagdad nach Basra mit den Tatsachen nicht übereinstimmt, da die Gesellschaft in der Erklärung vom 7. März 1911 zwar ihre Bereitwilligkeit zu einem solchen Verzicht unter gewissen Voraussetzungen in Aussicht gestellt, den Verzicht selbst aber noch nicht ausgesprochen hat. Auch wird ein Teil der Bestimmungen, insbesondere Artikel 10 der Konvention, selbstverständlich erst dann in Kraft treten können, wenn eine Einigung der beiden Kontrahenten mit Deutschland erzielt ist.

Jagow

Nr. 14 748

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 961 Berlin, den 29. Mai 1913

Auf den Bericht Nr. 317 vom 20. d. Mts.**

Herr von Gwinner hat das unterm 26. Mai in der Bagdadfrage an Herrn von Kühlmann gerichtete Schreiben *** hierher mitgeteilt und

* Näheres über den — hier nicht abgedruckten — Text der englisch-türkischen Konvention in Nr. 14 734, Fußnote **.

** Siehe Nr. 14 742.

*** Der Brief Gwinners an Kühlmann vom 26. Mai behandelt vor allem die Frage der Schiffahrtskonzessionen auf dem Euphrat und dem Tigris. Ein vitales Interesse für die Deutsche Bank, so führte Gwinner in dem Schreiben aus, bestehe nur daran, daß die Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab bis Basra offen und ungehindert bleibe; eben deshalb lege sie Gewicht darauf, in der zu diesem Zweck zu bildenden Behörde Sitz und Stimme zu erhalten. Im

seine Darlegungen nach vertraulicher Kenntnisnahme von dem nebenbezeichneten Bericht durch die abschriftlich anliegenden Bemerkungen ergänzt*. Ich trete den Ausführungen des Herrn von Gewinner bei und bitte Ew. Durchlaucht, ihnen bei den weiteren Verhandlungen nach Möglichkeit Rechnung tragen zu wollen. Im übrigen bemerke ich folgendes:

Auf englischen Wunsch haben sich unsere Interessenten bereit erklärt, zwei Engländer in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft aufzunehmen. Es ist nur logisch und dürfte bei Sir Edward Grey keinen Einwendungen begegnen, wenn wir in der Verwaltung einer etwa künftig auszuführenden Bahn von Sobeir nach Kueit gleichfalls durch zwei Mitglieder vertreten zu sein wünschen. Da England nicht die Absicht hat, die Bahn zu bauen, wird diese Gegenleistung voraussichtlich sowieso auf dem Papier bleiben.

England wünscht ferner eine Beteiligung an dem Bau — und offenbar auch an dem Betriebe — des Hafens in Basra. Deutschland ist bereit, diesem Wunsche zu entsprechen und eventuell den Engländern auch eine Vertretung in dem Verwaltungsrat einer besonders zu gründenden Hafengesellschaft einzuräumen. Dafür müssen wir jedoch verlangen, daß in der Kommission zur Schiffbarmachung und Instandhaltung des Schatt-el-Arab sowie in der englisch-türkischen Gesellschaft zur Betreibung der Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris gleichfalls je ein deutscher Vertreter Sitz und Stimme erhält. Irgendeine materielle Beteiligung wünschen wir weder hier noch dort, vielmehr kommt es uns lediglich auf eine formelle Mitwirkung an, um unsere öffentliche Meinung und die deutschen Schiffahrts- und Handelskreise beruhigen zu können. Die Zusicherungen des dortigen Kabinetts, daß jede Differenzierung des deutschen Handels- und Schiffsverkehrs ausgeschlossen sein wird, genügen der Kaiserlichen Regierung völlig, da wir der loyalen Einlösung derartiger Zusagen bei England sicher sind. Ähnlich wie die englische Regierung müssen wir aber mit Rücksicht

---

übrigen habe die Deutsche Bank von sich aus nichts gegen eine Monopolstellung der Engländer auf den Flüssen einzuwenden; nur müsse sie Bedenken dagegen erheben, daß der Verzicht Deutschlands auf Teilnahme an der Schiffahrt auf Euphrat und Tigris bereits in fünf Jahren in Kraft trete, wie es in der Absicht der Engländer zu liegen scheine (vgl. Nr. 14 740, 14 742); vielmehr müsse Deutschland solange an der Schiffahrt auf diesen Flüssen teilhaben können, als es zum Zwecke des Baues der Bagdadbahn nötg sei. Bezüglich des Hafenbaues in Bagdad sei die Deutsche Bank bereit, den Engländern eine Beteiligung von 25 Prozent einzuräumen.

* Die Bemerkungen Gwinners — enthalten in einem Schreiben an Unterstaatssekretär Zimmermann vom 26. Mai — bezogen sich auf die in dem Kühlmannschen Bericht vom 20. Mai (siehe Nr. 14 742) behandelte Frage des eventuellen Baues der Golfstrecke. Bestand auch nicht die Absicht, den Bau dieser Strecke in die Wege zu leiten, so wünschte Gwinner doch im Hinblick auf den „Effekt in Deutschland“ auf alle Fälle festgesetzt zu sehen, daß Deutschland zwei Vertreter in der Verwaltung der Golfstrecke erhalte.

auf Presse und Parlament auf Bewilligung einer formalen Vertretung in beiden Unternehmen den größten Wert legen. Namentlich gilt dies von der Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris. Wie die in Abschrift anliegende Eingabe der Firma Wönckhaus* ergibt, klagen unsere Interessenten schon jetzt über die Behandlung ihrer Waren in Basra. Die Firma will daher den Übelständen durch Erwirkung einer eigenen Schiffahrtserlaubnis auf Euphrat und Tigris begegnen. Sir E. Grey wird sich der Erkenntnis nicht verschließen, daß es für die Kaiserliche Regierung ungemein schwer ist, derartigen Bestrebungen entgegenzutreten oder auch nur Unterstützung zu versagen. Außerdem ist zu bedenken, daß unser Handelsvertrag mit der Türkei der deutschen Schiffahrt die Meistbegünstigung zusichert und hiermit ein englisches Monopol auf dem Euphrat und Tigris nicht vereinbar sein würde. Gleichwohl beabsichtigen wir, die englischen Pläne auf den beiden Strömen nicht zu stören. Wir würden daher, vorbehaltlich der noch nicht erledigten Verträge der Bagdadeisenbahngesellschaft mit der Firma Lynch, bereit sein, die Pforte auf ihr Ersuchen von ihren aus unserem Handelsvertrag bezüglich der Schiffahrt auf den genannten Flüssen sich ergebenden Verpflichtungen zu entbinden und auf jede deutsche Beteiligung an derselben zu verzichten, solange sich ihr auch die anderen Mächte, außer der Türkei und England, fernhalten. Zur Rechtfertigung eines solchen Verzichts vor unseren Interessenten und der öffentlichen Meinung würden wir aber nur dann in der Lage sein, wenn uns durch Einräumung eines Sitzes in dem Verwaltungsrat der englisch-türkischen Gesellschaft wenigstens formell Gelegenheit geboten wird, die Interessen unseres Handels fortlaufend wahrzunehmen.

Ew. Durchlaucht bitte ich, die Angelegenheit unter Verwertung der Eingabe der Firma Wönckhaus im vorstehenden Sinne mit Sir E. Grey zu besprechen und nachdrücklich für die Berücksichtigung unserer Wünsche einzutreten.

Jagow

Nr. 14 749

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 991 — Berlin, den 2. Juni 1913
[abgegangen 3. Juni]

Wie Ew. Durchlaucht telegraphisch mitgeteilt worden ist**, soll Sir E. Grey kürzlich Hakki Pascha erklärt haben, die vierprozentige Er-

---

* Hier nicht abgedruckt, da inhaltlich genügend charakterisiert.
** Vgl. Nr. 14 744, Fußnote**.

höhung der türkischen Zölle dürfe keinenfalls der Bagdadbahn zugute kommen. Die Ersatzpfänder, die der Bagdadbahn für die in Europa verloren gehenden Sicherheiten zu gewähren sein würden, und die neuen Pfänder, die für den vollen Ausbau der Bahn bis Basra gestellt werden müssen, brauchen, wie Herr von Gwinner in seinem Privatbrief an Herrn von Kühlmann vom 28. v. Mts. dargelegt hat, keineswegs gerade in den Erträgnissen der Zollerhöhung zu bestehen. Andererseits werden wir es aber im Falle einer Einigung mit England über die Bagdadfrage auch nicht hinnehmen können, daß das deutsche Unternehmen von den Garantien, die mit der Zollerhöhung verfügbar werden, ausdrücklich ausgeschlossen und so Dritten gegenüber disqualifiziert wird.

Ew. Durchlaucht bitte ich, sich Sir Edward Grey gegenüber in diesem Sinne auszusprechen.

Jagow

Nr. 14 750

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 353 London, den 2. Juni 1913

Ich nahm heute Gelegenheit, mit Sir E. Grey, dem ich die in der Anlage abschriftlich gehorsamst beigefügte nunmehrige Fassung der verabredeten Finanzklausel* übergeben habe, die Frage der britischen Unterstützung unserer Wünsche in Paris zu besprechen. Ich hob dabei hervor, daß die Zollerhöhung, an der auch andere Mächte beteiligt seien, in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit den Rechten der Bagdadbahn stünde, daß wir aber eine differentielle Behandlung, durch welche wir allein und ausdrücklich von den Erträgen der Zollerhöhung ausgeschlossen sein würden, nicht wünschen könnten.

Er meinte, daß es schwer sei, für unsere Wünsche in Paris direkt einzutreten, wenn wir uns nicht mit den Franzosen geeinigt hätten, die doch an der Bagdadbahn finanziell beteiligt seien und zu einer Aussprache mit uns gern bereit wären. Wenn wir mit Frankreich zu einem

---

* Identisch mit der Anlage zu Nr. 14 746, nur war auf Anregung der Deutschen Bank, die die Bezugnahme auf die finanzielle Neuordnung der türkischen Verhältnisse wie auch die Befristung für den Ausbau der Bagdadbahn als entbehrlich ansah, der Absatz 2 dahin geändert worden, „daß ausreichende Einnahmen für den Bau und Betrieb der ganzen Bahn von Konia bis Basra einschließlich der nach der Konzession mit Garantie ausgestatteten Zweiglinien von der türkischen Regierung als Garantie überwiesen werden".

Einverständnis gelangten *, werde es für England viel leichter sein, uns zu unterstützen, und früher sei ihm oft gesagt worden, daß es nur an Englands Widerspruch liege, wenn die französische Regierung den finanziellen Interessen der Eisenbahngesellschaft gegenüber so viel Zurückhaltung zeige. Er habe auch in Paris zu einer Einigung mit uns geraten und hoffe, daß auf diesem Wege ein befriedigendes Ergebnis zu erzielen sei. Frankreich habe bezüglich der syrischen Bahnen Wünsche, die sich leicht in den Rahmen einer allgemeinen Verständigung hineinpassen ließen.

Lichnowsky

Nr. 14 751

Der Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie Ballin an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow

Ausfertigung

Geheim — Hamburg, den 3. Juni 1913

Euerer Exzellenz beehre ich mich für das gütige Schreiben vom 29. Mai d. Js. (A 10707/7729) ** verbindlichst zu danken.

Von den Mitteilungen dieses Schreibens habe ich mit großem Interesse Kenntnis und Veranlassung genommen, die Angelegenheit auch mit dem hier weilenden Inhaber der Firma Robert Wönckhaus & Co., Herrn Brown, dem die Verhältnisse durch langjährigen Aufenthalt in Bagdad persönlich genau bekannt sind, eingehend zu besprechen. Die in Aussicht genommene Abmachung über die Instandhaltung des Fahrwassers vom Endpunkte der Bagdadbahn bis zum Golf wird nach unserer Ansicht die deutschen Interessen genügend schützen, da sie in diesem Falle mit den englischen Interessen vollkommen identisch sind. Eine Vertretung Deutschlands in der Kommission für die Durchführung der Flußkorrektion wird natürlich sehr erwünscht sein.

Die weitere Mitteilung, daß die Fortführung der Bagdadbahn von Konia bis Basra politisch und finanziell ein für allemal sichergestellt werden wird, ist gewiß für die deutschen Interessen sehr erfreulich, obwohl ich nicht in der Lage bin zu beurteilen, was diese Sicherstellung bedeutet. Dagegen geht die als Gegenleistung von der englischen Regierung geforderte Überlassung der Flußschiffahrt auf dem Euphrat und

* Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI.

** Durch Schreiben vom 29. Mai war dem Generaldirektor Ballin in großen Zügen von den Verhandlungen mit England über die Bagdadbahnfrage Kenntnis gegeben und der Annahme Ausdruck verliehen worden, daß bei der Regelung der Schiffahrtsverhältnisse auf dem Euphrat und Tigris, wie sie bisher in den Verhandlungen vorgesehen sei, den deutschen Interessen genügend Rechnung getragen sei. Daran schloß sich die Bitte um eine „kurze Äußerung zur Sache“.

Tigris oberhalb Kurna nach meiner Auffassung entschieden zu weit. Der heutige Zustand in dieser Flußschiffahrt ist schon nicht sehr erfreulich, da der englische Einfluß weitaus vorherrscht und so stark ist, daß eine prompte Beförderung der für die deutschen Seeschiffe bestimmten oder von ihnen angebrachten Güter im Verkehr mit den stromauf gelegenen Orten auf große Schwierigkeiten und Verzögerungen stößt. Der zukünftige Zustand würde nun gegen den heutigen noch insofern eine Verschlechterung bedeuten, als heute neben dem englischen Unternehmen zwei andere bestehen, von denen das größere mit dem englischen nunmehr verschmolzen werden soll. Dadurch wird also in der Zukunft eine Konkurrenz verschwunden sein, die bisher bestand und von unseren Vertretern mit Erfolg gegen das englische Unternehmen ausgespielt worden ist. Die deutschen Interessen würden in Zukunft von dem guten Willen der englisch-türkischen Gesellschaft vollständig abhängig sein, und auch die Anwesenheit eines deutschen Vertreters in dem Verwaltungsrat dieser Gesellschaft würde gegenüber einer großen Majorität englischer und türkischer umsoweniger bedeuten, da England wahrscheinlich auch den französischen und russischen Interessen ein gleiches Zugeständnis ohne weiteres machen würde. Der geschäftliche Charakter der jetzigen Leitung der englischen Flußschiffahrtsgesellschaft, die mit der der künftigen englisch-türkischen Gesellschaft sicherlich identisch sein wird, ist nun auch derart, daß man niemals sicher sein könnte, daß eine absolut paritätische Behandlung der deutschen Interessen mit den englischen sichergestellt wäre, auch wenn die englische Regierung in dieser Hinsicht besondere Zusagen macht.

Eine absolut paritätische Behandlung aber muß nicht nur auf dem Gebiete der Tarife gesichert sein, sondern viel mehr noch in bezug auf gleichmäßig prompte Beförderung der Güter. Diese läßt heute schon sehr zu wünschen, und die Befürchtung ist nicht von der Hand zu weisen, daß das in Zukunft, wenn diese Gesellschaft ein Monopol haben wird, noch viel schlimmer werden wird. Diese Befürchtung erscheint auch deshalb sehr naheliegend, weil zwischen den englischen Flußschiffahrtsinteressenten und der größten englischen, nach dem Persischen Golf verkehrenden Seeschiffahrtsgesellschaft, der Firma Strick, nach unserer Ansicht intime Beziehungen bestehen, die sich in einer Bevorzugung der Firma Strick durch die Flußschiffahrtsgesellschaft in bezug auf prompte Beförderung ihrer Güter und wahrscheinlich auch in der Gewährung geheimer Rückgaben auf die Frachten äußern.

Ganz besonders bedenklich erscheint die englische Monopolstellung in der Flußschiffahrt im Lichte der voraussichtlich sehr großen Entwicklung der Gebiete am Persischen Golf. Sir William Willcocks, der die Projekte für die Bewässerung des Gebietes entworfen hat, schätzt den Export an Weizen allein auf zwei Millionen Tons per Jahr nach vollständiger Durchführung der Bewässerungsarbeiten, ungerechnet den Export an Baumwolle und sonstigen Produkten. Diese außerordentlich

zukunftsreiche Entwicklung ist auch von deutscher technischer Seite vorausgesagt worden, unter anderem in einem im Königlichen Ministerium der Öffentlichen Arbeiten vor Seiner Majestät dem Kaiser im vorigen Jahre gehaltenen Vortrage des Herrn Regierungsbaumeisters Tholens, der auch im Buchhandel erschienen ist und sehr wertvolles Material für die Beurteilung der Bagdadfrage enthält, auf das ich mir gestatte ganz ergebenst hinzuweisen. Alle Autoritäten stimmen darin überein, daß das Flußgebiet des Euphrat und Tigris ein Exportgebiet werden wird, das seinesgleichen in der Welt sucht und an Bedeutung für den Welthandel und Weltverkehr Ägypten weit übertreffen wird. Es wird auch voraussichtlich gar nicht lange dauern, bis die Erschließung des Landes eine erhebliche Zunahme des Exports bereits herbeigeführt haben wird, denn nach dem Urteil der Sachverständigen bieten die Arbeiten zur Herstellung einer ausreichenden Bewässerung des Landes keine großen Schwierigkeiten. Außerdem liegt die Ausführung dieser Arbeiten in den Händen des englischen Großkapitals, das in derartigen Dingen stets eine sehr rasche und starke Initiative entwickelt hat. Da Deutschland von der Ausführung dieser Bewässerungsarbeitten und von der, um einen kurzen Ausdruck zu gebrauchen, Kolonisierung des Landes ausgeschlossen ist, werden wir um so mehr Bedacht darauf nehmen müssen, an der Verkehrsentwicklung, an der wir durch den Bau der Bagdadbahn und den Ausbau der Seeverbindung beteiligt sind, unseren Anteil nicht geschmälert zu sehen.

Die englisch-türkische Flußschiffahrtsgesellschaft, die ein Monopol für den Flußschiffahrtsverkehr besitzen würde, würde voraussichtlich mit der fortschreitenden Ausdehnung der Bewässerungsarbeiten und der wirtschaftlichen Hebung des Landes eine sehr große Rentabilität erzielen. Sie würde in der Lage sein, ihren Dienst auf eine hohe Stufe der Leistungsfähigkeit zu bringen und dadurch, sowie auch durch die zweifellos vorhandene Möglichkeit einer Korrektion des Euphrat und einer Ausdehnung des Flußschiffahrtsdienstes auch auf diesen Strom die Möglichkeit erhalten, selbst der Bagdadbahn in empfindlicher Weise Konkurrenz zu machen. Diese Möglichkeit erscheint so schwerwiegend und überhaupt die Schaffung eines derartigen Verkehrsmonopols in einem so zukunftsreichen Lande so ungewöhnlich und besonders auch allen englischen Traditionen so völlig widersprechend, daß wir darin eine außerordentlich große Gefahr für die künftigen deutschen Interessen sehen und dringend bitten, dieser Monopolisierung mit allen Kräften entgegenzuarbeiten. Ein praktischer Weg, dies zu verhüten, wäre eine direkte deutsche Beteiligung an dem zu gründenden Flußschiffahrtsunternehmen, und wir unsererseits würden zusammen mit der Firma Wönckhaus bereit sein, einen Teil des Materials für diese Flußschiffahrtsgesellschaft zu stellen. Es würde zum Schutze der deutschen Interessen genügen, wenn diese deutsche Beteiligung im selben Ver-

hältnis zu den Flußschiffahrtsunternehmen stände wie der deutsche Anteil zu dem gesamten Seeverkehr im Hafen von Basra.

Ballin

Nr. 14752

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 315 Berlin, den 4. Juni 1913

Soeben eingegangene Eingabe Ballin* modifiziert unsere Stellung zu englischen Wünschen auf Euphrat und Tigris. Bitte vor Ausführung hierauf bezüglicher Weisungen Erlasses Nr. 961** heute abgehende weitere Instruktion*** abwarten.

Jagow

Nr. 14753

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 1011 Berlin, den 4. Juni 1913

Im Anschluß an den Erlaß Nr. 961 vom 29. v. Mts. †

Mit dem abschriftlich anliegenden Schreiben vom 29. v. Mts.†† habe ich den Vorsitzenden des Direktoriums der Hamburg-Amerika-Linie Herrn Ballin streng vertraulich von dem gegenwärtigen Stande unserer Besprechungen mit England in der Bagdadfrage unterrichtet und um eine Äußerung zur Sache gebeten. Herr Ballin hat in seiner in Abschrift beigefügten Antwort vom 3. d. Mts. ††† gegen das von England angestrebte Monopol auf dem Euphrat und Tigris Bedenken geltend gemacht und eine deutsche Beteiligung an dem zu gründenden Flußschiffahrtsunternehmen befürwortet. Die von Herrn Ballin angeführten Gesichtspunkte scheinen mir ernste Beachtung zu verdienen. Auch ist zu besorgen, daß unsere Handels- und Schiffahrtskreise, insbesondere die rührige Firma Wönckhaus, bei Nichtberücksichtigung ihrer Wünsche in Presse und Parlament gegen das Abkommen mit

---

* Siehe Nr. 14751.
** Siehe Nr. 14748.
*** Siehe das folgende Schriftstück.
† Siehe Nr. 14748.
†† Vgl. Nr. 14751, Fußnote **.
††† Siehe Nr. 14751.

England zu Felde ziehen und der Kaiserlichen Regierung Preisgabe deutscher Interessen vorwerfen werden.

Ew. Durchlaucht bitte ich, die Ausführungen des Herrn Ballin zunächst mit Herrn von Gwinner zu besprechen und seine Meinung darüber zu hören, wie etwa ohne Schädigung der Bagdadinteressen den an sich wohl berechtigten Wünschen der deutschen Schiffahrt Rechnung getragen werden könnte. Über das Ergebnis bitte ich zu berichten. Bei den Unterhaltungen mit der dortigen Regierung wollen Ew. Durchlaucht sich vorläufig auf die Geltendmachung der gegen die englischen Monopolbestrebungen bestehenden Bedenken beschränken.

Jagow

Nr. 14 754

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 378 London, den 21. Juni 1913

Sir Edward Grey hat mir unter Verwertung der Grundzüge, die Euerer Exzellenz vorgelegen haben, den in Abschrift gehorsamst beigefügten Entwurf einer deutsch-englischen Deklaration über die mit der Bagdadbahn zusammenhängenden Fragen zugehen lassen*.

Ich habe den Entwurf Sir Edward Greys zuerst selbst eingehend durchgearbeitet, ihn dann mit dem hier anwesenden Direktor der Deutschen Bank Herrn von Gwinner durchgesprochen und die auf die Schiffahrt — sowohl im Schatt-el-Arab als auf den mesopotamischen Strömen — bezüglichen Artikel unter Zuziehung des für kurze Zeit hier anwesenden Direktors der Hamburg-Amerika-Linie Herrn Huldermann im Hinblick auf die Denkschrift der Hamburg-Amerika-Linie ** einer Prüfung unterzogen.

In der Anlage *** beehre ich mich, Euerer Exzellenz Wortlaut eines Gegenentwurfs gehorsamst einzureichen, welcher nach Möglichkeit alle von den beiden genannten Sachverständigen vorgebrachten Wünsche berücksichtigt und anderenteils, soweit sich dies nach unverbindlichen Gesprächen mit dem zuständigen Beamten des Foreign Office sagen läßt, Aussicht hat, im wesentlichen von der englischen Regierung angenommen zu werden.

Zu diesem Gegenentwurfe beehre ich mich nachstehendes zu bemerken: Zunächst ist der Artikel 6 des englischen Entwurfs wegen

---

* Siehe Anlage I.
** Vgl. Nr. 14 751.
*** Siehe Anlage II.

seiner großen politischen Bedeutung vorangestellt. Ziffer 2 und 3 entsprechen den englischen Vorschlägen.

In Ziffer 4 des Entwurfes sind die Bedingungen für den Ausbau der Strecke Basra—Kueit ausführlicher gestaltet als im englischen Vorschlag. Praktische Bedeutung haben diese Bestimmungen nicht. Herr von Gwinner glaubte sich aber davon eine günstige Wirkung bei der Veröffentlichung versprechen zu können. Ziffer 5 entspricht bis auf eine kleine Änderung am Schlusse dem englischen Wortlaut.

Die englischen Vorschläge in bezug auf den Hafen von Basra sind enthalten in dem in Abschrift gehorsamst beigefügten, drei Artikel enthaltenden Annex*. Artikel I des Annex ist inhaltlich durch Artikel 6 unseres Vorschlages gedeckt. Für den Bau des Hafens in Basra wird nach dem Vorbilde von Haidar Pascha eine besondere Hafengesellschaft begründet werden. Auf der im englischen Entwurf vorgesehenen Beteiligung von 50 Prozent dürfte englischerseits nicht bestanden werden, es ist vielmehr wahrscheinlich, daß sich die Engländer mit den von Herrn von Gwinner angebotenen 40 Prozent Beteiligung begnügen dürften.

Artikel II der englischen Fassung kommt besser in Wegfall, da die Arbeiten des Hafenbaues zweckmäßig im ganzen vergeben werden. Englischerseits dürfte auf dieser Forderung nicht bestanden werden. Hingegen ist Artikel III wörtlich aufgenommen worden als Artikel 6 a. Ziffer 7 entspricht dem englischen Text.

Ziffer 7 a setzt eine Erwerbung von Bagdadbahnaktien durch englische Finanzleute voraus. Herr von Gwinner glaubt nach den hier gewonnenen Eindrücken nicht, daß die Bildung eines solchen Konzernes englischerseits auf Widerspruch stoßen würde. Punkt 7 a ist den Anforderungen des Aktiengesetzes entsprechend gestaltet worden. Dem englischen Entwurf liegt noch der Gedanke zugrunde, daß die zwei Direktoren eine Art von regierungsseits zu ernennenden Aufsichtsbeamten sein sollten. Nach der jetzigen Konstruktion würden Engländer einen angemessenen Teil der Bagdadbahnaktien erwerben und sich dem Foreign Office gegenüber verpflichten, nur solche Kandidaten für Aufsichtsratsposten in Vorschlag zu bringen, welche der englischen Regierung genehm sind. Die Besitzer der Aktienmajorität hinwiederum (die Deutsche Bank und ihre Verbündeten) würden sich den englischen Aktionären gegenüber binden, die von diesen vorgeschlagenen Kandidaten zu wählen.

Artikel 8 bis 12 handeln von der Schiffahrt auf den mesopotamischen Strömen. Den mir zur vertraulichen Benutzung von Sir E. Grey zur Verfügung gestellten Entwurf der englisch-türkischen Konvention über die Flußschiffahrt** füge ich gehorsamst bei. Trotz bedeutender Anstrengungen ist es nicht möglich gewesen, die Engländer zum Aufgeben

* Siehe Anlage III.
** Hier nicht abgedruckt.

des Monopols für die Flußschiffahrt zu bewegen. Sir E. Grey betrachtet dies als das Gegengewicht für seinen vollkommenen Verzicht auf eine Beteiligung an der Bahn und würde ohne Schiffahrtsmonopol die Vereinbarung nicht abschließen. Hingegen ist er bereit, jede nur irgend denkbare Garantie zu geben, daß unser Handel auf dem Flusse vollkommenster Gleichberechtigung sich erfreuen werde. Bliebe, wie dies ursprünglich von der Hamburg-Amerika-Linie angenommen wurde, die Flußschiffahrt im wesentlichen in den Händen des Herrn Lynch, so wäre bei dessen bekannter Unzuverlässigkeit der Verdacht naheliegend, daß in der einen oder anderen Form doch Begünstigung getrieben werden könnte. Die englische Regierung, auf deren starkes Mißtrauen gegen Herrn Lynch ich bereits mehrfach hingewiesen habe*, will dessen Einfluß in der neu zu bildenden Flußschiffahrtsgesellschaft auf ein Mindestmaß beschränken. Den Vorsitz der neuen Gesellschaft soll Lord Inchcape bekommen. Dieser gehört zur Firma Gray, Dawes & Co., mit welcher die Deutsche Bank schon früher in freundschaftlicher Fühlung stand, und ist jetzt Direktor der British India Steam Navigation Co. und der Suezkanalgesellschaft. Die Bestimmungen des Vorschlags sind so scharf als möglich gefaßt. Durch das Versprechen der englischen Regierung, ihre genaue Einhaltung zu überwachen (Ziffer 9), ist eine Handhabe geboten, jeden etwaigen Verstoß sofort diplomatisch zur Sprache zu bringen.

Eine weitere Sicherung des deutschen Handels ist durch die Ernennung eines deutschen Mitgliedes in der Verwaltung der Flußschiffahrt angestrebt, auch hier denkt der englische Entwurf zunächst an eine Art beamtete Aufsichtsperson, der Gegenentwurf aber sieht Erwerbung von Aktien und Ernennung eines Aufsichtsrats in der gewöhnlichen Form vor. Herr von Gwinner hat von Hakki Pascha die Zusicherung erhalten, daß, die englische Zustimmung vorausgesetzt, die Türkei ein Fünftel ihrer Aktien abzugeben bereit sei. Es ist ausdrücklich gesagt, daß die Bagdadbahn diese Aktien erwerben soll, da englischerseits die Befürchtung besteht, daß bei anderer Fassung Russen und Franzosen gleichfalls Anteile verlangen.

Am Schlusse des Punkt 11 gab der englische Entwurf einen bestimmten Zeitpunkt, nach welchem das Recht der Bagdadbahn zum Transport der Baumaterialien aufhören sollte. Auf Wunsch der Interessenten ist die tatsächliche Fertigstellung der Linie als Zeitpunkt für das Erlöschen dieses Rechtes gewählt worden.

Für die Gestaltung des türkisch-englischen Dienstes auf dem Schatt-el-Arab wird die gehorsamst beigefügte englisch-türkische Konvention vom 11. Juni 1913** maßgebend sein, die mir Sir E. Grey mit der Bitte um vertrauliche Behandlung zur Verfügung gestellt hat.

---

* Vgl. Nr. 14 739.
** Hier nicht abgedruckt.

So entgegenkommend Sir E. Grey auf dem Gebiete der Bahn gewesen ist, an den englischen Ansprüchen, auf der Wasserstraße nach Bagdad England das Übergewicht zu sichern, hat er zähe festgehalten.

Der wiederholt und mit großem Nachdruck von mir unternommene Versuch, ein deutsches Mitglied in diese türkische Kommission zu bringen, war erfolglos. Ich mußte feststellen, daß hier in noch weit höherem Grade als bei der Flußschiffahrt wegen des Zusammenhangs mit dem Persischen Golf die Empfindlichkeit und das Mißtrauen Englands leicht erregt werden konnten. Der Vertreter Sir E. Greys ließ ohne weiteres erkennen, daß ein nachdrückliches Beharren unsererseits auf diesem Punkte die Verhandlungen zum Scheitern bringen würde; um dies zu verhindern und doch die Interessen unseres Handels und unserer Schiffahrt nach Möglichkeit zu sichern, sieht der Gegenentwurf die Gründung eines Aufsichtskomitees vor, welches neben der türkischen Kommission errichtet werden soll.

Für die Regulierung des Schatt-el-Arab ist eine Schiffahrtsabgabe geplant, welche unter keinen Umständen mehr als einen Franken pro Registertonne betragen soll. Der vorgeschlagene Wortlaut sucht in erster Linie jede mittelbare oder unmittelbare Bevorzugung nichtdeutschen Handels auszuschließen. Die englisch-indische Schiffahrt wird in absehbarer Zukunft auf dem Schatt-el-Arab die erste Stelle einnehmen, so daß England ein mindestens ebenso starkes Interesse hat wie wir, die Schiffahrt auf diesem Gewässer nur mit so viel Abgaben zu belasten, als wirklich für Verbesserung der Fahrrinne unbedingt notwendig ist.

Artikel 15 enthält die Euerer Exzellenz bekannten finanziellen Bedingungen, deren Wortlaut auf Anregung des Herrn von Gwinner kleine Änderungen erfahren hat.

Artikel 16 schlägt eine Schiedsgerichtsklausel vor. Die englisch-türkischen Abmachungen enthalten eine solche, und es dürfte vielleicht zweckmäßig sein, auch in den deutsch-englischen eine solche zu haben. Wie ich vom Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie höre, haben sie mit Schiedssprüchen einzelner Autoritäten in Streitigkeiten über Schiffahrtsfragen die besten Erfahrungen gemacht. Die Fassung der Schiedsklausel ist so gehalten, daß, falls etwa über Schiffahrts- oder Tariffragen Meinungsverschiedenheiten entstehen sollten, die Aufstellung eines einzelnen Fachmannes als Schiedsrichter möglich ist.

Es ist mir natürlich unmöglich, eine Gewähr dafür zu übernehmen, daß die englische Regierung den Gegenentwurf ohne jeden Abänderungsvorschlag annimmt, zumal da das Foreign Office nicht allein maßgebend in der Materie ist, sondern Board of Trade und India Office, bei wichtigeren Fragen auch das Kabinett ihre Zustimmung zu geben haben. Doch sind auf Grund ausführlicher, wenn auch unverbindlicher Besprechungen die diesseitigen Gegenvorschläge so gefaßt worden, daß für ihre Annahme seitens der Engländer in ihren wesentlichen Teilen ein hoher Grad der Wahrscheinlichkeit besteht. Sir Edward Grey hat

den dringenden Wunsch, die Bagdadbahnfrage ein für allemal aus der Welt zu schaffen, und zwar in einer Weise, welche auch die deutschen Interessenten und die deutsche öffentliche Meinung befriedigt.

Lichnowsky

Anlage I

Draft Anglo-German Declaration

Abdruck

His Britannic Majesty's Government declare that they will not oppose the construction and management by the Bagdad Railway Company of the proposed railway between Bagdad and Basra.

2) The Bagdad Railway Company, having agreed, in so far as they are concerned on the following arrangements with the Imperial Ottoman Government, the Imperial German Government, so far as concerns themselves, hereby adhere to the said arrangements and confirm them and guarantee their due execution:—

(a) The construction of a branch from Basra (Zubeir) to the Persian Gulf, referred to in article 1 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, shall be indefinitely postponed, and shall in no case be undertaken unless and until there is complete agreement on the subject between His Britannic Majesty's Government, the Imperial German Government and the Imperial Ottoman Government.

(b) In the event of the construction of the said branch being eventually undertaken, the Bagdad Railway Company, while desiring to participate in the construction, forgoes all claim to participate in the management; though adequate arrangements shall be made to secure facilities for through traffic from und to the Bagdad Railway Company's system.

(c) The terminus of the Bagdad Railway Company's line shall be at Basra; and the Bagdad Railway Company shall renounce all claims, whether under article 23 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, or in any other way derived, to build a port or railway terminus on the Persian Gulf.

(d) The construction of the proposed port at Basra shall be executed in a manner to be mutually agreed upon, and so that British participation in the undertaking shall amount to 50 per cent. of the whole.

The control of the port of Basra shall be exercised as provided in Annex No. 1 attached to the present declaration.

(e) Two British directors, selected from a list of candidates to be submitted by His Britannic Majesty's Government, shall be admitted to the Board of the Bagdad Railway Company; and no discrimination, direct or indirect, shall be permitted on the Bagdad Railway Com-

pany's system, either as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport, or in any other manner whatsoever.

3) The Imperial German Government declare that they will in no case themselves establish, or support any claim by any persons or corporations whatsoever to establish, a port or railway terminus on the Persian Gulf, without the prior assent of His Britannic Majesty's Government.

4) The Imperial German Government undertake that they will in nowise encourage or support claims on the part of German subjects to participate in any enterprise of navigation on the Rivers Tigris and Euphrates.

It is nevertheless understood that this article in nowise affects the rights conceded by article 9 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, relative to the importation of materials exclusively destined for the construction of the Bagdad Railway, except in so far that it is hereby expressly agreed that the said rights shall not continue to be exercised for more than five years from the date of signature of the present Declaration.

It is further agreed that if an arrangement, to the satisfaction of the parties concerned, can be made for the conveyance by river of the said materials through British or Ottoman agency, His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government will lend their best endeavours to the conclusion of such an arrangement.

5) His Britannic Majesty's Government will use their best endeavours to secure that the navigation of the Shatt-el-Arab shall be carried on on terms of absolute equality for the vessels of all nations without regard either to the nationality of the vessels or of their cargoes.

6) (Article corresponding to article 3 of the Russo-German Agreement of the 19th August, 1911.)

7) No discrimination shall be made by the concessionaires for river navigation on the Tigris and Euphrates as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport.

8) A representative of German interests to be selected from a list of candidates to be submitted by the Imperial German Government, shall be admitted, „à voix consultative", to the board of the proposed Ottoman Company for navigation on the Rivers Euphrates and Tigris for the purpose of safeguarding the interests of German trade against discrimination of any kind.

Anlage II

Gegenentwurf

Reinschrift

1. Recognizing the general importance of the completion of the Bagdad Railway for international commerce, His Britannic Majesty's Government undertake not to encourage any measure likely to impede the construction of the Bagdad Railway, or to prevent the participation of capital in this railway under the express condition that this should not cause for Great Britain any prejudice of a financial or economical nature.

2. His Britannic Majesty's Government further declare that they will not oppose the construction and management by the Bagdad Railway Company of the proposed railway between Bagdad and Basra.

3. The construction of a branch from Basra (Zubeir) to the Persian Gulf, referred to in article 1 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, shall be indefinitely postponed, and shall in no case be undertaken unless and until there is complete agreement on the subject between the Imperial German Government, His Britannic Majesty's Government and the Imperial Ottoman Government.

4. In the event of the construction of the said branch being eventually undertaken, adequate arrangements shall be made to secure facilities for through — traffic from and to the Bagdad Railway Company's system, and there shall be complete protection against discrimination direct or indirect. To this end the Bagdad Railway Company shall be represented on the board of such line by a director or directors under exactly the same conditions and in the same proportion as British capital shall be represented on the board of the Bagdad Railway. Beyond that the Bagdad Railway Company will raise no claim to participate in the construction or management of the said branch which however shall remain under effective British control.

5. The terminus of the Bagdad Railway Company's system shall be at Basra; and the Bagdad Railway Company shall renounce all claims whether under article 23 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, or in any other way derived, to build a port or railway terminus on the Persian Gulf, nor will the Imperial German Government establish or support any claim by any person or corporation to establish a port or railway terminus on the Persian Gulf without a prior agreement with His Britannic Majesty's Government.

6. The construction of the proposed port at Basra shall be executed by a separate Ottoman Company wherein British participation shall amount to 40% of the whole. The said Ottoman Company shall be established as soon as the Imperial Ottoman Government shall have authorized its foundation and the transfer to said company of the concession of the establishment of a port at Basra now pertaining to the Bagdad Railway Company. The statutes and cahier des charges of the

port of Basra company and concession shall be formed on the model of the Haidar Pascha Port Company.

6 a. No duties or charges of whatever nature or under whatever denomination shall be levied by the Port Company on any vessels or goods which shall not equally, under the same conditions, be imposed in like cases on all vessels or goods, whatever be the nationality of the vessels or their owners, or the ownership or country of origin or destination of the goods, and whatever be the places from which the vessels or goods arrive or to which they depart.

In all that relates to the stationing, loading, and unloading of vessels in the port no privileges or facilities shall be granted to any vessel or vessels which shall not equally and under like conditions be granted to all other vessels.

7. No discrimination, direct or indirect, shall be permitted on the Bagdad Railway's Company's system, either as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles beween the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport, or in any other manner whatsoever.

7 a. Two British directors proposed by British holders of shares of the Bagdad Railway Company shall be admitted to the Board of the said Company.

8. A concession for river navigation on the Tigris and Euphrates shall be given to an Ottoman Company to be formed. No further concession apart from that already enjoyed by Messrs. Lynch shall be encouraged or supported unless and until a prior agreement has been established on the subject between the Imperial German Gouvernment and His Britannic Majesty's Goverment. No discrimination shall be permitted by the concessionaires for navigation on the aforesaid rivers either as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport or in any other manner whatsoever. The granting of rebates in any form whatsoever by the river navigation Company is expressly forbidden.

9. His Britannic Majesty's Government will use their best endeavours to enforce the strict execution of these stipulations and will not oppose the Bagdad Railway interests acquiring $^1/_5$ of the shares allotted to Turkish interests in the Ottoman Company for river navigation and being represented by one director on the board of the aforesaid Ottoman Company.

10. The Imperial German Government undertake that they will otherwise not encourage or support claims on the part of German subjects to participate in any enterprise of navigation on the Rivers Tigris and Euphrates.

11. It is nevertheless understood that this article in no wise affects the rights conceded by article 9 of the Bagdad Railway Convention

of the 5th March, 1903, relative to the importation of materials exclusively destined for the construction of the Bagdad Railway, except in so far that it is hereby expressly agreed that the said rights shall not continue to be exercised after the completion of the construction of the Bagdad Railway to Basra and of its branches to Khanikin and Hit.

12. It is further aagreed that if an arrangement, to the satisfaction of the parties concerned, can be made for the conveyance by river of the said materials through British or Ottoman agency, His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government will lend their best endeavours to the conclusion of such an arrangement.

13. His Britannic Majesty's Government will use their best endeavours to secure that the navigation of the Shatt-el-Arab shall be carried on on terms of absolute equality without any discrimination whatsoever for the vessels of all nations without regard either to the nationality of the vessels or of their cargoes.

14. A Comité de surveillance shall be initiated composed of those Foreign Consuls resident at Basra whose flag is represented by steamship lines regularly trading with that port. The Comité shall correspond directly with the river commission on all matters affecting the conservancy of the Shatt-el-Arab and the dues to be levied on that river, it is however understood that the functions of the Comité shall be advisory and not executive. The Comité will see that the Shatt-el-Arab shall be permanently kept in a satisfactory state of conservancy in order that sea-going vessels may always be assured of free and easy access to the port of Basra, and that dues shall be imposed not for the mere fact of navigation, but only for repaying sums actually spent on improvements in the navigation of the Shatt-el-Arab and harbour facilities. They shall in no case exceed 1 frc. per reg. ton (the dues to cover the coming in and going out of the same vessel); any dues shall be levied on a basis of absolute equality without regard to the nationality of sea-going vessels or their cargoes.

15. The preceding arrangements for the final settlement of all questions connected with the Bagdad Railway shall become operative only under the express condition,

1. that all losses which the Bagdad Railway Company and holders of Bagdad Railway loans may suffer through the loss to Turkey of her European provinces shall be duly compensated by assigning other sources of revenue of equal value, and
2. that the Turkish Government shall assign as guarantees sufficient sources of revenue for the building and working of the whole line from Konia to Bassorah including such branch lines as under the concession are entitled to guarantees.

16. Any difference of opinion arising out of this declaration shall be submitted to arbitration. If the two Governments fail to agree about

a special court or arbiter, the case shall be submitted to the Hague Tribunal.

Anlage III

Annex

Abschrift

I. In the event of the Bagdad Railway Company desiring to exercise their rights under Article 23 of the Bagdad Railway Convention of 1903 in respect of the establishment of a port at Bassorah, they shall form for the purpose a special Ottoman Company, to which all the said rights of the Bagdad Railway Company shall be transferred.

The capital of the Port Company so formed shall be held in equal proportions by the Bagdad Railway Company and its nominees and a group to be nominated by His Britannic Majesty's Government.

II. Contracts in respect of the construction, equipment and maintenance of the port shall be allotted to British and German contractors as nearly as possible in equal proportions.

III. No duties or charges of whatever nature or under whatever denomination shall be levied by the Port Company on any vessels or goods which shall not equally, under the same conditions, be imposed in like cases on all vessels or goods, whatever be the nationality of the vessels or their owners, or the ownership or country of origin or destination of the goods, and whatever be the places from which the vessels or goods arrive or to which they depart.

In all that relates to the stationing, loading, and unloading of vessels in the port no privileges or facilities shall be granted to any vessel or vessels which shall not equally and under like conditions be granted to all other vessels.

Nr. 14 755

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Rat im Kaiserlichen Gefolge Gesandten von Treutler, z. Z. in Kiel

Konzept von der Hand des Unterstaatssekretärs Zimmermann

Nr. 10 Berlin, den 26. Juni 1913

Ew. Exzellenz beehre ich mich den nebst Anlagen unter Rückgabe beigefügten Bericht des Kaiserlichen Botschafters in London vom 21. d. Mts.* mit dem Ersuchen zu übersenden, Seiner Majestät dem Kaiser und Könige an der Hand dieser Unterlagen über den

* Siehe Nr. 14 754.

gegenwärtigen Stand unserer Verhandlungen mit England in der Bagdadbahnfrage Vortrag halten zu wollen.

Die mit England beabsichtigten Vereinbarungen beziehen sich im wesentlichen auf folgende Punkte:

England soll, wie es Rußland in unserem Potsdamer Abkommen getan hat, die Erklärung abgeben, daß es dem Ausbau der Bagdadbahn und der Beteiligung englischen Kapitals an dem Unternehmen keine Schwierigkeiten bereiten wird.

Die Bagdadbahngesellschaft soll den Bau der Bahn bis Basra ausführen. Zwei englische Mitglieder sollen als Vertreter britischer Inhaber von Bagdadbahnanleihen in den Aufsichtsrat der Gesellschaft zugelassen werden. — Der Aufsichtsrat besteht zurzeit aus 27 Mitgliedern, nämlich 19 Deutschen und 8 Franzosen. — Basra soll Endpunkt der Bahn werden. Der Weiterbau von Basra nach dem Golf würde eine neue Verständigung zwischen Deutschland, England und der Türkei zur Voraussetzung haben.

Der Hafen von Basra soll durch eine neu zu gründende ottomanische Gesellschaft ausgebaut werden, bei der Deutschland die Majorität mit 60 Prozent gesichert bleibt, während sich englisches Kapital daran mit 40 Prozent beteiligt.

Für die Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris soll ebenfalls eine ottomanische Gesellschaft gegründet werden, die ausschließliche Rechte ausübt, und an der Deutschland mit 20 Prozent teilnimmt*.

Der Schatt-el-Arab soll schiffbar gehalten werden. Zur Überwachung dieser Abmachung wird eine Aufsichtsbehörde gebildet, die sich aus den Konsuln der in Basra Schiffahrt treibenden Nationen zusammensetzt, das heißt also zurzeit Englands und Deutschlands. Allen Nationen wird völlig gleiche Behandlung in Schiffahrtsfragen zugesichert, ebenso wie auf der Bagdadbahnlinie jede Differenzierung hinsichtlich der Tarife ausgeschlossen wird. Sämtliche Vereinbarungen sollen nur unter der Voraussetzung in Kraft treten, daß die Bagdadbahngesellschaft vollen Ersatz für die Pfänder erhält, die sie infolge Übergangs der europäischen Provinzen der Türkei an die Balkanstaaten verliert, und daß die Türkei für den Bau der Linie bis Basra und der bereits konzessionierten Zweiglinien (namentlich nach Chanikin) ausreichende Garantien leistet.

Der vorliegende Bericht des Fürsten Lichnowsky ist mit Herrn von Gwinner eingehend besprochen worden. Der Genannte ist der

* Hier liegt ein Schreibfehler oder Irrtum vor, es muß heißen: 10 Prozent. Nach Artikel 9 des deutschen Gegenentwurfs sollte Deutschland ein Fünftel des türkischen Anteils an dem Kapital der neuen Flußschiffahrtsgesellschaft akquirieren dürfen. Der türkische Anteil belief sich aber nur auf 50 Prozent des Gesamtkapitals, war also gleich hoch mit dem englischen Anteil; das Fünftel des türkischen Anteils stellte demnach 10 Prozent des Gesamtkapitals der Gesellschaft vor. Allerdings erhöhte die deutsche Regierung demnächst (vgl. Nr. 14 763) ihre Forderung auf zwei Fünftel des türkischen Anteils gleich 20 Prozent des Gesamtkapitals.

Ansicht, daß die in Aussicht genommenen Vereinbarungen den Interessen der von ihm vertretenen Bagdadbahngesellschaft und unserer Schiffahrtskreise gerecht werden. Ich glaube mich dieser Auffassung anschließen zu können und möchte annehmen, daß der Abschluß eines entsprechenden Abkommens mit England auch vom politischen Standpunkte zu begrüßen wäre.

Jagow

Nr. 14 756

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Rat im Kaiserlichen Gefolge Gesandten von Treutler, z. Z. in Kiel (an Bord der „Hohenzollern")

Telegramm. Konzept von der Hand des Unterstaatssekretärs Zimmermann

Nr. 43 Berlin, den 28. Juni 1913

Im Anschluß an Erlaß Nr. 10*.

Bitte Londoner Bericht über Bagdadbahn** auch Herrn Ballin gegenüber verwerten und tunlichst darauf hinwirken, daß er sich mit der in Aussicht genommenen Regelung der Schiffahrtsfragen einverstanden erklärt.

Jagow

Nr. 14 757

Der Rat im Kaiserlichen Gefolge Gesandter von Treutler, z. Z. in Kiel, an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 18 Kiel, den 29. Juni 1913

Auf Erlaß Nr. 10***.

Euerer Exzellenz beehre ich mich beifolgend den Bericht des Kaiserlichen Botschafters in London vom 21. d. Mts. Nr. 378 † nebst 5 Anlagen gehorsamst zurückzureichen.

Seine Majestät der Kaiser und König waren sehr erfreut, das günstige Resultat zu hören, und hoffen dringend, daß der Gegenentwurf ohne weitere einschneidende Veränderungen definitiv angenommen wird. Seine Majestät haben die Angelegenheit auch mit

---

* Siehe Nr. 14 755.
** Siehe Nr. 14 754.
*** Siehe Nr. 14 755.
† Siehe Nr. 14 754.

Herrn von Gwinner besprochen, der die günstige Auffassung Seiner Majestät natürlich bestärkte *.

Ehe ich indessen meinen Auftrag ausführen konnte, Herrn Ballins Einverständnis zu den Abmachungen herbeizuführen, hatte Seine Majestät die Frage mit ihm angeschnitten und ließ mich rufen, um das Gespräch in meiner Gegenwart fortzusetzen. Augenscheinlich war Seine Majestät als ich kam, enttäuscht und in seiner Zufriedenheit über meinen gestrigen Vortrag beeinträchtigt, da Ballin dieses Schiffahrtsmonopol auf den Flüssen für eine durchaus unberechtigte Forderung der Engländer erklärte und große Gefahren für ungünstige Tarifbildung etc. an die Wand gemalt hatte. Ich konnte nun an der Hand des Londoner Berichts die Sache klarstellen, Ballin trat ein sehr komisch wirkendes Rückzugsgefecht an und mußte schließlich auf mein Drängen zugeben, daß mit diesem Resultat weit mehr erreicht sei, als irgend jemand — er eingeschlossen — früher gedacht hätte. Seine Majestät wurde dadurch wieder ganz zufrieden und meinte lächelnd, ich solle nach Berlin melden, Herr Ballin habe „grudgingly" den Vertrag gebilligt.

Treutler

Nr. 14 758

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Unterstaatssekretärs Zimmermann

Nr. 359 Berlin, den 29. Juni 1913

Auf Bericht Nr. 378 **.

Agitation gegen geplantes Bagdadbahnabkommen in Presse und Reichstag (kurze Anfrage) stark bemerkbar. Vorschläge hinsichtlich Schiffahrt bedürfen noch ernstlicher Prüfung. Endgültige Stellungnahme wegen Abwesenheit wichtiger Interessenten nicht vor 8. Juli möglich. Bitte demgemäß in Verhandlung temporisieren.

Jagow

---

* So ganz zufrieden war Direktor von Gwinner mit dem Erreichten doch nicht. In einem Schreiben Gwinners an Unterstaatssekretär Zimmermann vom 25. Juni, mit dem er einige Abänderungsvorschläge zu dem deutschen Gegenentwurf übersandte, hieß es: „Wir werden uns in Basra in das englische Kondominium finden müssen. Der betreffende Passus Art. 6 (g) ist das einzig wirklich Unangenehme. Man wird aber auf ein vernünftiges Zusammenarbeiten mit Lord Inchcape rechnen dürfen." Wesentlich stärkere Anstände erhob noch namens der Deutschen Bank Direktor Helfferich am 30. Juni in eingehendster Begründung, indem er dringend riet, vor einer weiteren sorgsamen Prüfung nichts definitiv abzuschließen. Unter diesen Umständen hielt es die Berliner Zentrale für das richtigste, zu temporisieren; vgl. das folgende Schriftstück.

** Siehe Nr. 14 754.

Nr. 14 759

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 257 London, den 1. Juli 1913

Unter Bezugnahme auf Telegramm Nr. 359*.

Ich sagte heute Sir E. Grey vertraulich, wir legten Wert darauf — schon wegen unserer öffentlichen Meinung —, daß die Unterzeichnung des britisch-türkischen Vertrags** nicht eher erfolge, als bis unsere Verhandlungen über die Bagdadbahn zum Abschluß gelangt seien. Der Minister erwiderte, er müsse sich zunächst über die Angelegenheit genauer unterrichten, ehe er mir eine bestimmte Antwort geben könne, möchte aber schon jetzt bemerken, daß es ihm nicht angezeigt erscheine, mit der Unterfertigung des Vertrages allzulange zu warten.

Ich suchte hierauf den Referenten, Herrn Parker, auf, der mir versicherte, die Unterzeichnung werde kaum vor Mitte des Monats erfolgen. Auch wolle er bestrebt sein, soweit irgend möglich den Abschluß hinauszuschieben. Er bitte mich aber, darauf hinzuwirken, daß die zwischen uns und der britischen Regierung schwebenden Fragen nicht allzulange unerledigt blieben, damit man hier bald in der Lage sei, den türkischen Vertrag zu unterzeichnen.

Lichnowsky

Nr. 14 760

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 396 London, den 2. Juli 1913

Ich hatte heute Gelegenheit, mit dem zuständigen Referenten im Foreign Office die Gründe ausführlich durchzusprechen, welche uns vorläufig die Zeichnung und Veröffentlichung der englisch-türkischen Verträge als unerwünscht erscheinen ließen. Ich legte vertraulich unsere Bedenken gegen die Artikel 9 und 10 der Convention des ... concernant les chemins de fer en Asie Mineure sowie gegen die der Konvention angeschlossene Erklärung dar***.

---

* Siehe Nr. 14 758.
** Vom 6. Mai; vgl. Nr. 14 734, Fußnote **.
*** Siehe Anlage.

Der Referent erwiderte darauf das Folgende: Artikel 9 sei zweifellos unglücklich gefaßt und entspreche nach den überzeugenden Darlegungen des Herrn von Gwinner nicht der Rechtslage. Wenn wir Vorschläge zur Abänderung machen wollten, so sei er überzeugt, daß sowohl Sir Edward Grey als Hakki Pascha unseren Wünschen entgegenzukommen versuchen würden.

Was Artikel 10 und die angeschlossene Erklärung betrifft, so sei es die feste Absicht der englischen Regierung, diese beiden Artikel erst dann zu zeichnen, wenn zwischen Deutschland und der ottomanischen Regierung ein Vertrag zustandegekommen sei, durch welchen die türkische Regierung auch wirklich in den Stand gesetzt werde, diese beiden Erklärungen mit Rechtskraft abzugeben. Die türkische Regierung müsse von der deutschen beziehungsweise der Bagdadbahngesellschaft einen Verzicht auf den Weiterbau über Basra hinaus erwirken, sonst könne sie ja die Erklärung, wie aus deren Wortlaut klar hervorgehe, überhaupt nicht abgeben. Er könne mich auf das bestimmteste versichern, daß die Konvention über die kleinasiatischen Bahnen erst dann unterzeichnet werde, wenn die Türkei durch erfolgreiche Verhandlungen mit Deutschland auch wirklich in die Lage gesetzt sei, die in der Konvention vorgesehenen Erklärungen mit Rechtskraft abzugeben.

Auch bei den anderen Konventionen werde die Regierung sicher bereit sein, etwaigen Wünschen und Vorschlägen unsererseits im Rahmen des Möglichen entgegenzukommen. Es liege hier aber insofern ein grundlegender Unterschied vor, als in Fragen der Schiffahrt — und um diese könne es sich doch wohl nur handeln — abgesehen von den Bautransporten für die Bagdadbahn deutsche Vertragsrechte nicht vorlägen, Sir Edward Grey und die türkische Regierung somit ohne Verletzung erworbener deutscher Rechte sich einigen könnten.

Einen Vorschlag für Neufassung des Artikels 9 der Konvention füge ich gehorsamst bei* mit der Bitte um baldtunliche geneigte Weisung.

Lichnowsky

Anlage

La majorité des actionnaires de la Société du Chemin de Fer de Bagdad donnera l'engagement au groupe anglais représentant les actionnaires anglais du Chemin de Fer de Bagdad d'admettre à son conseil d'administration deux membres de nationalité britannique, dont le choix doit être approuvé par le Gouvernement de Sa Majesté Britannique. Le Gouvernement Impérial Ottoman et le Gouvernement de Sa Majesté Britannique prendront les mesures nécessaires pour faciliter l'exécution de cet article.

* Siehe Anlage.

Nr. 14 761

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 260 London, den 3. Juli 1913
[pr. 4. Juli]

Sir E. Grey kam heute auch auf die Bagdadbahn zu sprechen und meinte, daß er nunmehr nach eingehendem Vortrag des Referenten Parker in der Lage sei zu erklären, daß die Unterzeichnung der britisch-türkischen Verträge diese oder nächste Woche keineswegs zu gewärtigen sei, daß er aber nicht allzulange damit zögern dürfe, da es unpraktisch sei, mit der Türkei nicht abzuschließen, wenn sie hierzu bereit sei. Er könne daher die Unterzeichnung nicht davon abhängig machen, daß wir vorher zu einer Verständigung gelangen, wolle aber ausdrücklich hervorheben, daß das die Bagdadbahn betreffende Abkommen natürlich nur dann wirksam werden könne, wenn die Türkei sich mit uns verständigt habe. Auf jeden Fall aber wolle er mit der Veröffentlichung so lange warten, bis wir uns geeinigt hätten. Ich entgegnete, daß unsere Wünsche, die sich im wesentlichen auf Artikel 9 und 10 des Abkommens sowie auf Flußschiffahrtsfragen bezögen, sicherlich in nächster Zeit zu erwarten wären, und daß es daher hoffentlich gelingen werde, rechtzeitig abzuschließen.

Lichnowsky

Nr. 14 762

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 395 London, den 2. Juli 1913
[pr. 4. Juli]

Die Erdölvorkommen in Mesopotamien haben seit langer Zeit die Aufmerksamkeit der beteiligten Kreise auf sich gezogen und seit geraumer Zeit besteht ein reger Wettbewerb unter den Finanzleuten Europas, um sich die Ausbeutung dieser Ölquellen zu sichern.

Die Deutsche Bank, welche früher wertvolle Konzessionen erhalten hatte, war nach Verhandlungen, deren Einzelheiten Euerer Exzellenz bekannt sein dürften, mit der Casselschen National Bank of Turkey zu einem Abkommen gelangt. Die englische Regierung und die Botschaft in Konstantinopel unterstützten aber die Ansprüche des an der Spitze der Anglo-Persian Oil Co. stehenden Australiers D'Arcy.

Bei dem bevorstehenden deutsch-englischen Ausgleich über die Interessen in Kleinasien und Mesopotamien wäre auch eine endgültige Regelung der Petroleumfrage in hohem Grade erwünscht, da gerade diese Frage, wie aus der Berichterstattung der Kaiserlichen Botschaft in Konstantinopel hervorgeht, geeignet scheint, den deutsch-englischen Gegensatz in der Türkei offen zu halten.

Bei einer gelegentlichen Besprechung dieser Fragen mit einer Persönlichkeit, welche mit den einschlägigen Verhältnissen vollkommen vertraut ist, ergaben sich Gesichtspunkte, welche auf die Haltung der englischen Regierung Licht zu werfen geeignet scheinen.

Die englische Regierung, so führte mein Gewährsmann aus, ist von zwei Gesichtspunkten geleitet. Erstens will sie die Anglo-Persian Oil Co. so stark und unabhängig als möglich erhalten, zweitens will sie die Erwerbung einer überragenden Stellung durch die Shell Co., welche in Wirklichkeit von holländischen Interessen kontrolliert wird, verhindern, um die Preistreibereien, welche mit praktischen Monopolen verbunden sind, möglichst hintanzuhalten. Wegen der Kriegsmarine * nehme England ein starkes Interesse an der Petroleumfrage, und aus diesem Interesse heraus erkläre es sich, warum die Anglo-Persian Co., welche das Öl aus einem Gebiet gewinne, welches wohl der englischen politischen Einflußsphäre zugerechnet werden könne, unabhängig bleiben solle.

Alle bisher besprochenen Versuche, zu einer Verschmelzung der augenblicklich widerstreitenden Interessen zu gelangen, seien bisher für die englische Regierung unannehmbar gewesen, da sie als Ergebnis gehabt hätten, der Shell- bezw. Königlich Niederländischen Gruppe die Majorität in der neuen Gesellschaft zu verschaffen. Nun hielten aber die Sachverständigen das Ölvorkommen in Mesopotamien für so reich, daß mit Hilfe ihres Übergewichts in der neuen mesopotamischen Gesellschaft die holländische Gruppe der Unabhängigkeit der Anglo-Persian jederzeit ein Ende machen könne. Es handele sich nach dem Gesagten nicht um einen deutsch-englischen, sondern um einen holländisch-englischen Gegensatz. Jeder Versuch, die widerstreitenden Interessen unter einen Hut zu bringen, werde für die Deutsche Bank eine Beteiligung von 25 Prozent vorsehen. Damit, nehme man hier an, würde die Deutsche Bank zufrieden sein. Die anderen 75 Prozent müßten so verteilt werden, daß die oben gekennzeichneten Ziele erreicht würden. An dieser Lösung werde eifrig gearbeitet, und wenn auch bei dem Charakter einiger Beteiligter die Aufgabe keine leichte sei, so hoffe man doch auf endlichen Erfolg.

Lichnowsky

---

* Vgl. dazu W. S. Churchill, The World Crisis 1911—1914, p. 129 ff., 170 ff.

Nr. 14 763

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Unterstaatssekretärs Zimmermann

Nr. 1281 Berlin, den 11. Juli 1913

Die mit Euerer Durchlaucht gefälligem Bericht Nr. 378 vom 21. v. Mts.* eingegangenen Entwürfe einer deutsch-englischen Deklaration über die mit der Bagdadbahn zusammenhängenden Fragen sind hier einer Prüfung unterzogen worden, die zur Aufstellung des in zwei Abdrücken beigefügten neuen Entwurfs** geführt hat. Dieser neue Entwurf schließt sich in Form und Gedankengang eng an den englischen Entwurf an und berücksichtigt gleichzeitig in allen wesentlichen Punkten Euerer Durchlaucht Gegenvorschläge.

Zu den einzelnen Paragraphen ist folgendes zu bemerken: In Artikel 1 Absatz 2 ist die von Euerer Durchlaucht im Paragraph 2 vorgesehene negative Verpflichtung Englands, dem Bau und Betrieb der Strecke Bagdad-Basra durch die Bagdadeisenbahngesellschaft keine Schwierigkeiten zu bereiten, durch eine entsprechende positive Verpflichtung Englands ersetzt worden. In dieser Fassung wird die Abmachung einen günstigeren Eindruck in der Öffentlichkeit machen, ohne England in irgendeiner Weise mehr zu belasten, als es in der negativen Form der Fall wäre.

Durch Absatz 3, Artikel 1, sollen die Engländer verpflichtet werden, keinerlei Bestrebungen auf Bahnbauten in oder nach Mesopotamien zu unterstützen, die der Bagdadbahn Konkurrenz zu machen geeignet sind, ohne sich vorher mit uns verständigt zu haben. Die dortige Regierung wird sich schwerlich der Erwägung verschließen können, daß wir durch Preisgabe der Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris eine Konzession an England machen, die in der Öffentlichkeit schärfster Kritik begegnen muß und in der Tat den Wert der Eisenbahnlinie Bagdad—Basra empfindlich beeinträchtigen wird. Es erscheint daher nur billig, wenn sie sich unserem Vorschlag entsprechend verpflichtet, die Lage der Bagdadbahngesellschaft nicht durch Eisenbahnkonkurrenzbauten noch zu erschweren.

In Artikel 2 des neuen Entwurfs sind entsprechend dem englischen Entwurf alle diejenigen Bestimmungen vereinigt worden, die unmittelbar Rechte und Pflichten der Bagdadeisenbahngesellschaft betreffen. Hierfür empfiehlt sich eine Redaktion, bei der die deutsche Regierung nicht direkt als Vertragspartei auftritt, sondern sich darauf beschränkt, von den seitens der Bagdadeisenbahngesellschaft zu treffenden Ab-

* Siehe Nr. 14 754.
** Siehe Anlage.

machungen billigend und bestätigend Kenntnis zu nehmen. Die letzten Worte des englischen Entwurfs „and guarantee their due execution“ müssen indes gestrichen werden, da die deutsche Regierung schwerlich für die Bagdadeisenbahngesellschaft, die formell eine türkische Gesellschaft ist, eine Garantie übernehmen kann.

Die Formulierung der Einleitung des Artikels 2 des neuen Entwurfs trägt der Tatsache Rechnung, daß die Bagdadbahngesellschaft mit der türkischen Regierung bisher noch keine Vereinbarung geschlossen hat, durch welche die in Artikel 2 des englischen Entwurfs vorgesehenen einzelnen Punkte geregelt werden. In die Einleitung dieses Artikels sind ferner die Worte „and His Britannic Majesty's Government“ eingeschaltet, da unter den auf die Bagdadbahn bezüglichen Bestimmungen auch solche Punkte enthalten sind, die eine Kenntnisnahme und Bestätigung durch die englische Regierung angezeigt erscheinen lassen. Unter den Ziffern a bis d dieses Artikels werden sodann im wesentlichen diejenigen Bestimmungen aufgeführt, über die die Bagdadeisenbahngesellschaft mit der türkischen Regierung Vereinbarungen zu treffen hat.

Für die in Ziffer 2 a des englischen Entwurfs vorgesehene Abrede, daß der Bau der Strecke von Basra nach dem Golf erst erfolgen soll, wenn zwischen den beteiligten Regierungen darüber volle Übereinstimmung hergestellt ist, ist die Bagdadeisenbahngesellschaft nicht Vertragspartei. Diese Vereinbarung muß vielmehr unmittelbar zwischen der deutschen und der englischen Regierung abgeschlossen werden. Aus diesem Grunde erscheint sie nicht in dem vorliegenden Artikel, sondern in etwas modifizierter Form als besonderer Artikel 3.

Durch Ziffer d des neuen Entwurfs wird England eine Beteiligung an der für den Hafenbau zu gründenden neuen Gesellschaft nicht nur für Basra, sondern auch für Bagdad zugesichert. Die Formulierung des Beitrages auf „not less than 20 per cent.“ korrespondiert äußerlich mit der in Artikel 4 unter Ziffer b vorgesehenen englischen Verpflichtung, uns bei der Euphrat- und Tigris-Schiffahrt mit „not less than 20 per cent. of the whole share capital out of the shares allotted to Turkish interests“ zuzulassen. Wir sind indes bereit, England bei den Hafenbauten mit 40 Prozent Euerer Durchlaucht Vorschlag gemäß zu beteiligen. Eine entsprechende Zusicherung wird der englischen Regierung durch besondere Note zu erteilen sein, damit der ungünstige Eindruck unserer Konzession in der Öffentlichkeit vermieden wird.

Die in Artikel 2 des englischen Entwurfs formulierte Verpflichtung der Bagdadeisenbahngesellschaft zur Zulassung zweier britischer Mitglieder in den Verwaltungsrat der Gesellschaft kann von der Deutschen Bank als solcher nicht übernommen werden, da sie zwar die Majorität der Generalversammlung der Aktionäre besitzt, diese und den Verwaltungsrat aber formell nicht verpflichten kann. Es wird daher vor-

geschlagen, daß wir die diesbezügliche Abmachung sowie die korrespondierende Bestimmung in Artikel 4 Euerer Durchlaucht Gegenentwurfs durch Notenwechsel festlegen, der materiell auf das gleiche hinauskommt wie die angezogenen Artikel. Zu diesem Zwecke schlagen wir vor:

1. ein Schreiben der Deutschen Bank an die zu bildende englische Gruppe, daß die Deutsche Bank jederzeit mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln in der Generalversammlung der Bagdadeisenbahngesellschaft dafür eintreten wird, daß zwei von der englischen Gruppe zu präsentierende britische Staatsangehörige in den Verwaltungsrat der Bagdadbahn gewählt werden (vergleiche englischen Entwurf sub alinea 2);

2. eine Note Euerer Durchlaucht an das Foreign Office mit der Mitteilung, daß die Deutsche Bank das Auswärtige Amt von dem im Entwurf beiliegenden, an die englische Gruppe zu richtenden Schreiben in Kenntnis gesetzt und sich verpflichtet hat, das Schreiben jederzeit auf Wunsch des Auswärtigen Amtes an die von der englischen Regierung zu bezeichnende Gruppe abzusenden. Der englischen Regierung bleibe überlassen, sich ihrerseits von der von ihr zu bezeichnenden englischen Gruppe die Zusicherung geben zu lassen, daß diese nur ihr, der Regierung, genehme britische Staatsangehörige zur Wahl in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft präsentieren wird.

3. Euere Durchlaucht bitten das Foreign Office, Ihnen bestätigen zu wollen, daß im Falle des Baues der Strecke Basra(Sobeir)—Golf die britische Regierung dafür eintreten wird, daß die Bagdadeisenbahngesellschaft in dem Verwaltungsrat der für den Bau und Betrieb der Eisenbahn Basra—Golf zu gründenden Gesellschaft unter genau denselben Bedingungen vertreten sein wird wie das britische Kapital in dem Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft.

Der Schlußsatz der Ziffer 4 Euerer Durchlaucht Gegenentwurfs „Beyond that the B. R. C. will raise etc. —control“ erscheint überflüssig, da die Schlußstrecke überhaupt nicht ohne Englands Zustimmung gebaut werden darf und England für diese Zustimmung seinerzeit ohnehin jede ihm geeignet scheinende Bedingung stellen kann.

In Artikel 3 des neuen Entwurfs sind die Worte „shall be indefinitely postponed and“ der Ziffer 2 a des englischen Entwurfs gestrichen. Die englischen Interessen werden dadurch in keiner Weise beeinträchtigt. Für England muß die Vereinbarung genügen, daß die Golfstrecke nicht gebaut werden darf, solange darüber nicht völlige Übereinstimmung zwischen der englischen, deutschen und türkischen Regierung besteht. Ebensowenig erscheint vom englischen Standpunkt die durch Ziffer 3 des englischen Entwurfs vorgesehene Verpflichtung der deutschen Regierung notwendig, weder selbst am Persischen Golf einen Hafen oder „railway terminus“ zu errichten, noch auch dahingehende Bestrebungen irgendwelcher Personen oder Korporationen zu

unterstützen. Den englischen Interessen wird durch den Verzicht der Bagdadeisenbahngesellschaft auf ihr Recht hinsichtlich der Golflinie und des Hafens am Golf völlig Rechnung getragen. Die englische Regierung kann sich überdies von der türkischen Regierung jede erwünscht erscheinende Sicherung gegen das Eindringen Dritter in diese Sphäre erteilen lassen.

Auf Grund dieser Erwägungen ist Artikel 3 in der in der Anlage wiedergegebenen Form redigiert worden.

Artikel 4 des neuen Entwurfs regelt in Anlehnung an Artikel 4 des englischen Entwurfs den deutschen Verzicht auf die Flußschiffahrt. Um diese große Konzession unserer öffentlichen Meinung in etwas milderem Lichte erscheinen zu lassen, erklären wir, daß wir von der Deklaration vom 20. Mai d. Js. über die Schiffahrtskonzession für den Euphrat und Tigris Kenntnis haben und ihrer Ausführung keinerlei Hindernisse in den Weg legen wollen. Praktisch kommt diese Erklärung auf die englische Forderung hinaus. Dafür soll England unsere Beteiligung in der zu gründenden Gesellschaft und unsere Vertretung in deren Board zulassen und uns gegen differentielle Behandlung sicherstellen. Was die Beteiligung anlangt, so beanspruchen wir über Euerer Durchlaucht Vorschlag hinaus $^2/_5$ des türkischen Anteils. England, das sich durch die Deklaration vom 20. Mai 1913 das Schiffahrtsmonopol gesichert hat, kann es gleichgültig sein, ob die Türken uns an ihrem Anteil mit ein oder zwei Fünfteln beteiligen, irgendeinen praktischen Einfluß auf das englische Geschäft werden wir dadurch nicht gewinnen. Der fatale Eindruck, den unsere Konzession in der Öffentlichkeit zweifellos machen wird, dürfte indes, theoretisch wenigstens, durch Zubilligung von $^2/_5$ des türkischen Anteils an uns vermindert werden. Die Formulierung der Artikel 4 a bis 4 c trägt diesen Erwägungen Rechnung. Ziffer c ist durch Aufnahme des Vorschlags ergänzt worden, den Euere Durchlaucht in dem gefälligen Bericht Nr. 397 hinsichtlich der Durchkonnossemente gemacht haben*. Artikel 4 d steht in Zusammenhang mit dem Artikel 9 der englisch-türkischen Deklaration vom 20. Mai d. Js. Die Bagdadeisen-

---

* In dem Bericht Fürst Lichnowskys Nr. 397 vom 3. Juli hieß es: „In den an der Schiffahrt in Mesopotamien interessierten deutschen Kreisen scheint die Befürchtung zu bestehen, die British-India-Navigation Co. könne im Anschlusse an den Flußdienst auf dem Euphrat und Tigris auch einen Dienst nach Europa einrichten und durch Beförderung von Ladung auf Durchkonnossements vom Ursprungshafen die anderen Schiffahrtsgesellschaften außerordentlich schädigen. Diese Befürchtungen deutscher Schiffahrtskreise scheinen nicht begründet. Bei den unverbindlichen Besprechungen, welche zur Aufstellung des Eurer Exzellenz vorliegenden Vertragsentwurfs geführt haben, ist auch die Frage der Durchkonnossements berührt worden, und es wurde ausdrücklich festgestellt, daß diese entweder ganz verboten oder aber für alle Linien unter gleichen Bedingungen gestattet sein sollten." Um aber ganz sicher zu gehen, brachte Fürst Lichnowsky zu Artikel 8 des von ihm eingereichten Gegenentwurfs noch einen Zusatz in Vorschlag.

bahngesellschaft beabsichtigt nicht, „navigation commerciale“ zu betreiben, für sie ist indes von Wert, einen Ferryboatdienst zwischen den Eisenbahnstationen in Bagdad und Basra und den dortigen Häfen unterhalten zu dürfen. Gegen den entsprechenden Zusatz wird England kaum etwas einzuwenden haben.

Artikel 5 des neuen Entwurfs entspricht dem Artikel 5 des englischen Entwurfs. Um den Anschein zu vermeiden, als ob wir die britische Regierung als Territorialherrin des Schatt-el-Arab betrachten, empfiehlt sich die von uns vorgeschlagene Formulierung. In diesem Artikel hat gleichzeitig die an sich selbstverständliche Vereinbarung Platz gefunden, daß der Schatt-el-Arab dauernd für die Seeschiffahrt offen zu erhalten ist.

Artikel 6 enthält lediglich zwei stilistische Abänderungen des Wortlauts Euerer Durchlaucht Entwurfs Artikel 14.

Artikel 7 behandelt die von Euerer Durchlaucht unter Artikel 15 vorgesehene Suspensivklausel. Die Ergänzung Ihres Vorschlags durch die Zusätze unter a und d erscheint nach Lage der Verhältnisse geboten.

Artikel 8 wiederholt die Schiedsgerichtsklausel Ihres Entwurfs Artikel 16.

Euere Durchlaucht bitte ich, auf Grund des neuen Entwurfs die Verhandlungen mit der dortigen Regierung fortzusetzen. Es wird nicht in Abrede gestellt werden können, daß wir England ein weites Entgegenkommen zu erweisen bereit sind, indem wir auf die Strecke Basra—Golf und den Hafen am Golf verzichten, den Engländern materiell den Schatt-el-Arab und die Flußschiffahrt in Mesopotamien ausliefern, ihnen eine erhebliche Beteiligung an der für den Hafen von Basra und Bagdad zu gründenden Gesellschaft sowie die verlangte Gleichbehandlung auf der Bagdadbahn zusichern und ihnen schließlich auch den Eintritt in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft gewähren. Englands Gegenleistung besteht im wesentlichen nur in seiner Verpflichtung, dem Ausbau der Bagdadbahn bis Basra sich nicht zu widersetzen und ihn nicht durch Eisenbahnkonkurrenzbauten zu schädigen. Die weiteren englischen Zugeständnisse, eine differentielle Behandlung bei der Flußschiffahrt, auf dem Schatt-el-Arab und auf der voraussichtlich nie kommenden Golfstrecke auszuschließen und uns eine geringfügige Vertretung im Verwaltungsrat der Schiffahrtsgesellschaft zu gewähren, haben kaum praktische Bedeutung und sind mehr für die Galerie bestimmt. Wir glauben annehmen zu dürfen, daß sich die dortige Regierung diesen Erwägungen nicht verschließen und demgemäß unserem neuen Entwurf, der unsere großen Zugeständnisse in einer die öffentliche Kritik nicht in gleichem Maße wie der englische Vorschlag herausfordernden Weise formuliert, bereitwillig zustimmen wird. Wir haben uns bei Aufstellung dieses Entwurfs lediglich von dem nach Euerer Durchlaucht Ansicht auch von Sir Edward Grey dringend geteilten Wunsch leiten lassen, die Bagdadbahnfrage ein für

allemal aus der Welt zu schaffen und zwar in einer Weise, die nicht nur England befriedigt, sondern auch den deutschen Interessen und der deutschen öffentlichen Meinung einigermaßen Rechnung trägt.

Jagow

Anlage

1. Recognizing the general importance of the completion of the Bagdad Railway for international commerce, His Britannic Majesty's Government undertake not to encourage any measures likely to impede the construction of the Bagdad Railway, or to prevent the participation of capital in this railway under the express condition that this should not cause for Great Britain any prejudice of a financial or economical nature.

Regarding the proposed railway between Bagdad and Basra, His Britannic Majesty's Government declare that they will use their best endeavours to support the construction and management of the said line by the Bagdad Railway Company.

His Britannic Majesty's Government undertake not to encourage or support the construction of railways in or to Mesopotamia fit to create a competition to the Bagdad Railway Company's lines, unless and until there is complete agreement on the subject between His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government.

2. The Bagdad Railway Company being in negotiation with the Imperial Ottoman Government for an arrangement on the following basis, the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government declare, so far as concerns themselves, to adhere hereby to the said arrangement and confirm them:

a) The terminus of the Bagdad Railway Company's line shall be at Basra and the Bagdad Railway Company shall renounce all claims to construct a branch line from Basra (Sobeir) to the Persian Gulf, referred to in article 1 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, and to build a port or railway terminus on the Persian Gulf, whether under article 23 of the said Bagdad Railway Convention or in any other way derived.

b) No discrimination, direct or indirect, shall be permitted on the Bagdad Railway Company's system, either as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented by transport, or in any other manner whatever.

c) In the event of the construction of the said branch line from Basra (Sobeir) to the Persian Gulf being undertaken, adequate arrangements shall be made to secure facilities for through-traffic from and to the Bagdad Railway Company's system, and there shall be complete protection against discrimination, direct or indirect.

d) The construction of the proposed ports at Basra and Bagdad shall be executed by a separate Ottoman company, wherein British participation shall amount to not less than 20 per cent. of the whole. The statutes and cahiers des charges of the ports of Basra and Bagdad company and concession shall be formed on the model of the Haidar Pascha Port Company.

3. The Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government declare that they will in no case support the construction of the branch from Basra (Sobeir) or any other point of the main line to the Persian Gulf, unless and until there is complete agreement on the subject between His Britannic Majesty's Government, the Imperial German Government and the Imperial Ottoman Government.

4 a) The Imperial German Government having cognizance of the declaration initialled on the 20th May, 1913, between the representatives of His Britannic Majesty's Government and the Imperial Ottoman Government, concerning the navigation on the Tigris and Euphrate, declare that they will not oppose the execution nor support any action directed against the execution of this declaration.

No further concession for river navigation on the Tigris and Euphrate except that now existing shall be encouraged or supported by either of the two Governments unless and until a prior agreement has been established on the subject between the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government.

b) His Britannic Majesty's Government will not oppose the Bagdad Railway interests acquiring not less than 20 per cent. of the whole share capital out of the shares allotted to Turkish interests in the Ottoman Company for river navigation and becoming represented by one director in the board of the aforesaid Company.

c) His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government agree that no discrimination shall be permitted by the concessionaires for navigation on the aforesaid rivers either as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin or destination of goods presented for transport or in any other manner whatsoever. The granting of rebates in any form whatsoever by the river navigation company shall expressly be forbidden. The granting of through-bills of lading is equally forbidden unless there is a previous agreement about this matter between the River Navigation Company and the steamship lines of the countries represented in the comité de surveillance mentioned in article 6. His Britannic Majesty's Government as signatary of the aforesaid declaration will use their best endeavours to secure the strict execution of these stipulations.

d) It is nevertheless understood that this article in no wise affects the rights conceded by article 9 of the Bagdad Railway Convention of of the 5th March, 1903, relative to the importation of materials ex-

clusively destined for the construction of the Bagdad Railway, except in so far that it is hereby expressly agreed that the said rights shall not continue to be exercised after the completion of the construction of the Bagdad Railway to Basra and of its branches to Khanikin and Hit.

The right of establishing a ferry service between the railway station, port and town of Bagdad and of using small craft for the local requirements of the Bagdad Railway or Basra (and Bagdad) port Companies will at all times be free.

It is further agreed that if an arrangement, to the satisfaction of the parties concerned, can be made for the conveyance by river of the said materials through British or Ottoman agency, His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government will lend their best endeavours to the conclusion of such an arrangement.

5. His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government agree that the navigation on the Shatt-el-Arab shall permanently be kept open for seagoing vessels and be carried on on terms of absolute equality for the vessels of all nations without regard either to the nationality of the vessels or to their cargoes.

6. A Comité de surveillance shall be established composed of those foreign consuls resident at Basra, whose flag is represented by steamship lines regularly trading with that port. The Comité shall correspond directly with the river commission to be established by the Imperial Ottoman Government on all matters affecting the conservancy of the Shatt-el-Arab and the dues to be levied on that river, it is however understood that the functions of the Comité shall be advisory and not executive. The Comité will see that the Shatt-el-Arab shall be permanently kept in a satisfactory state of conservancy in order that seagoing vessels may always be assured of free and easy access to the port of Basra, and that dues shall be imposed not for the mere fact of navigation, but only for repaying sums actually spent on improvements in the navigation of the Shatt-el-Arab and harbour facilities. They shall in no case exceed 1 fr. per reg. ton (the dues to cover the coming in and going out of the same vessel); any dues shall be levied on a basis of absolute equality without regard to the nationality of seagoing vessels or their cargoes.

7. The preceding arrangements for the final settlement of all questions connected with the Bagdad Railway shall become operative only under the express condition,

a) that the arrangement referred to in article 2 between the Bagdad Railway Company and the Imperial Ottoman Government has been concluded and entered into force.

b) that all losses, which the Bagdad Railway Company and holders of Bagdad Railway loans may suffer through the loss to Turkey of her European provinces shall be duly compensated by assigning other sources of revenue of equal value.

c) that the Turkish Government shall assign as guarantees sufficient sources of revenue for the building and working of the whole line from Konia to Bassorah including such branch lines as under the concession are entitled to guarantees, and

d) that the Shatt-el-Arab has been brought into a satisfactory state of conservancy in order that seagoing vessels may always be assured of free and easy access to the port of Basra.

8. Any difference of opinion arising out of this declaration shall be submitted to arbitration. If the two Governments fail to agree about a special court or arbiter, the case shall be submitted to the Hague Tribunal.

Nr. 14 764

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 414 London, den 16. Juli 1913

Während seines Aufenthaltes in London hat mir Herr von Gwinner mehrmals von den Schwierigkeiten gesprochen, die durch den Wettbewerb verschiedener Gruppen um Konzessionen zur Ausbeutung der mesopotamischen Erdölvorkommen entstanden sind. Ich habe über den Standpunkt des Foreign Office in dieser Frage vertraulich und unter der Hand Erkundigungen einziehen lassen, deren Ergebnis zu berichten ich nicht verfehlt habe *. Sir Edward Grey schreibt mir, er sei der Ansicht, es wäre vorteilhaft, wenn über die Frage der mesopotamischen Erdölkonzessionen ein direkter Gedankenaustausch zwischen der Kaiserlichen Regierung und dem Foreign Office stattfände. Er bitte mich, in diesem Sinne an Euere Exzellenz zu berichten.

Euere Exzellenz darf ich um hochgeneigte Weisung gehorsamst bitten, was ich Sir Edward Grey auf seine Anregung antworten soll.

Einer vertraulichen Äußerung des Referenten im Foreign Office entnehme ich, daß der englischen Regierung vor allem daran liegt, die Shell-Gruppe wieder aus dem mesopotamischen Ölgeschäft herauszubringen und die Ausbeutung der mesopotamischen Ölfelder in die Hände einer rein deutsch-englischen Gruppe gelangen zu lassen.

Lichnowsky

Randvermerk Zimmermanns:

Dr. Helfferich teilt mit, daß Herr von Gwinner entgegenkommende Vorschläge in London gemacht habe. Ein Eingreifen des Amtes würde vorläufig besser unterbleiben. Daher bis auf eventuelle erneute Anregung aus London zu den Akten. Z. 19/8.

---

* Vgl. Nr. 14 762.

Nr. 14765

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 418 London, den 16. Juli 1913

Eine streng vertrauliche Besprechung unseres neuesten Entwurfs einer deutsch-englischen Verständigung über die mit der Bagdadbahn zusammenhängenden Fragen* mit dem Referenten im Foreign Office hat etwa nachstehendes Ergebnis gehabt.

Den größten Widerstand und einen peinlichen Eindruck rief Artikel 2 d hervor. Der Referent des Foreign Office wies sofort darauf hin, daß selbst die von Herrn von Gwinner gesprächsweise angeregte direkte Beteiligung von 10 vom Hundert des Gesamtkapitals bei der Besprechung mit dem Handelsamt und den Interessenten starken Widerspruch gefunden habe, und daß es ihm sehr zweifelhaft erscheine, ob diese ganz neue Forderung durchgebracht werden könne. Das Foreign Office müsse auch immer mit der Möglichkeit rechnen, daß Rußland oder Frankreich oder beide gleichfalls eine Beteiligung an der Schiffahrt verlangten. Dem hätte bei einer 10prozentigen deutschen Beteiligung allenfalls genügt werden können, indem jede der drei Nationen 10, die Türken 20 vom Hundert bekommen hätten. Der Referent verschloß sich nicht der sehr nachdrücklichen Vertretung des deutschen Standpunktes und dem Hinweis, daß die Gefahr vorliege, an dieser Beteiligungsfrage das Abkommen scheitern zu sehen. Er versprach, seinen ganzen Einfluß für die Genehmigung einzusetzen, betonte aber wiederholt, daß der Erfolg angesichts des Widerstandes, den der Vorschlag finden werde, höchst zweifelhaft sei. Er wies darauf hin, daß der Erfolg ganz unmöglich sei, wenn wir nicht gewisse Vereinbarungen über den Abstimmungsmodus annähmen. Es gehe, wie sich gezeigt habe, nicht an, Mr. Lynch von der neuen Dampferkompagnie auszuschließen. Man werde ihm ein Minderheitsinteresse in der englischen Gruppe einräumen müssen. Da man seiner durchaus nicht sicher sei, könnte der Fall eintreten, daß Lynch mit uns und den Türken eine Mehrheit gegen Lord Inchcape zusammenbrächte. Aus diesem Grunde seien, falls unsere Forderungen durchgingen, noch besondere Verabredungen nötig[1], etwa derart, daß die englische und türkische Gruppe in gewissen Fällen nur je eine Stimme abgeben dürfte, und die englische Stimme den Ausschlag geben sollte.

Ferner wurde darauf hingewiesen, daß Artikel 3 des englischen Entwurfs für England sehr wesentlich sei, da vielfach mit dem Gespenst eines deutschen Hafens im Persischen Golf in politischen Kreisen ge-

* Siehe Nr. 14763.

arbeitet worden sei. Ohne eine bindende Zusage unsererseits in diesem Sinne sei der Vertrag für England wohl kaum annehmbar, doch könne eine derartige Zusage ebensogut in Notenform erteilt werden, ohne daß die Note veröffentlicht würde[2]. Es genüge, wenn Sir Edward Grey bei seiner Rede im Parlament ungefähr sagen könne, daß er über die Absichten der deutschen Regierung in vollkommen zufriedenstellender Weise unterrichtet worden sei.

Wenn auch in der Textfassung noch verschiedene englische Gegenvorschläge zu erwarten sein dürften, so glaube ich nicht, daß diese, von den besprochenen zwei Punkten abgesehen, zu nennenswerten Meinungsverschiedenheiten Anlaß geben werden.

Das Foreign Office glaubt, daß, falls wir die Verhandlungen mit den Türken beginnen wollen, auf die Artikel 2 unseres Entwurfs Bezug nimmt, Besprechungen mit Hakki Pascha rascher zum Ziele führen dürften als Verhandlungen in Konstantinopel. Es wäre der englischen Regierung willkommen, wenn über die einschlägigen Fragen in nicht allzu ferner Zeit ein deutsch-türkisches Einvernehmen herbeigeführt werden könnte; doch läßt Sir Edward Grey bitten, die Übernahme der 20 vom Hundert aus dem türkischen Anteil der Flußschiffahrtsgesellschaft vorläufig nicht zum Gegenstand der Verhandlungen mit der Türkei machen zu wollen, bis er über diesen einen Punkt mit uns zu einem grundsätzlichen Einvernehmen gelangt ist.

Bis zur Erteilung einer förmlichen Antwort auf unsere Vorschläge dürfte bei der großen Zahl der befaßten Behörden und Beteiligten einige Zeit vergehen. Ich werde nicht verfehlen, fortlaufend über die Angelegenheit zu berichten.

Lichnowsky

Randbemerkungen Zimmermanns:
[1] Dagegen würden wir kaum etwas einzuwenden haben.
[2] unbedenklich.

Nr. 14 766

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Unterstaatssekretärs Zimmermann

Nr. 1354 Berlin, den 24. Juli 1913

Auf Bericht Nr. 418 vom 16. d. Mts.*

Herr von Gwinner hat bei der Besprechung in London naturgemäß in erster Linie die Interessen der von ihm vertretenen Finanzgruppe im Auge gehabt, für die eine Beteiligung an der neu zu gründenden Schiffahrtsgesellschaft kein erhebliches Interesse darstellt. Von diesem

---

* Siehe Nr. 14 765.

Gesichtspunkt aus erklärt sich seine Anregung, dem deutschen Kapital nur eine Beteiligung von 10 Prozent am Gesamtkapital der Gesellschaft zuzubilligen. Die Kaiserliche Regierung könnte sich aus den im Erlaß vom 11. d. Mts.* angeführten Gründen mit einer derartigen Beteiligung indes beim besten Willen nicht abfinden lassen. Die öffentliche Meinung wird übrigens andauernd durch offenbar von den Herren Lynch und Said Ruete** inspirierte Artikel auf diesen heiklen Punkt unserer Verhandlungen mit England aufmerksam gemacht und gegen uns montiert. Wir müssen daher umsomehr darauf Wert legen, daß unseren bescheidenen Wünschen in dieser Hinsicht englischerseits stattgegeben wird. Übrigens wird dem dagegen geltend gemachten Einwande des Referenten im Foreign Office, daß möglicherweise Rußland oder Frankreich oder beide Mächte gleichfalls eine Beteiligung an der Schiffahrt verlangen könnten, eine ernste Bedeutung nicht beizulegen sein, da weder Rußland noch Frankreich irgend welche Interessen oder Rechtsansprüche im südlichen Mesopotamien bisher begründet haben. Die beiden Mächte befinden sich daher keineswegs in gleicher Lage mit uns und könnten sich demnach sicherlich nicht beschwert fühlen, wenn wir dort von England besser behandelt werden wie sie. Dagegen erscheint im Prinzip das ebenfalls vom dortigen englischen Referenten angeregte Zugeständnis unbedenklich, daß die englische Gruppe gegen eine Majorisierung in der Schiffahrtsgesellschaft unter allen Umständen geschützt werden muß. Wir sind gern bereit, eine entsprechende Zusicherung im Wege besonderer Verabredungen zu erteilen.

Was ferner die englischerseits angeregte ausdrückliche Erklärung des unbedingten Verzichts auf Hafenanlagen usw. am Persischen Golf anlangt, so bitte ich aus dem zur vertraulichen Information abschriftlich beigefügten Briefe Said Ruetes vom 17. d. Mts.*** entnehmen zu wollen, wie vorsichtig wir mit derartigen Erklärungen sein müssen. England sollte es in der Tat genügen, wenn wir auf unseren e i n z i g e n Rechtsanspruch, am Ufer des Persischen Golfs Hafenanlagen zu errichten, ausdrücklich verzichten. Das englische Verlangen, außer dieser den

---

* Siehe Nr. 14 763.

** Früher preußischer Artillerieoffizier, später Bankdirektor, 1911 von der Deutschen Bank nach Persien im Zusammenhang mit der erwogenen Errichtung einer Deutschen Bank-Filiale gesandt, 1913 in England lebend, eng liiert mit der Comer Bank, sowie mit dem Großschiffahrtsunternehmer Lynch, dem Berliner Auswärtigen Amt durch seine zahlreichen Presseverbindungen in Deutschland oft unbequem.

*** Der Brief Said Ruetes an Unterstaatssekretär Zimmermann vom 17. Juli enthielt schwere Anklagen gegen Botschaftsrat von Kühlmann, der angeblich die öffentliche Meinung in der Frage der Tigrisschiffahrt bedenklich irreführte. Said Ruete stützte sich unter anderem auf ein Memorandum über eine Unterredung im Foreign Office, in dem es hieß: „Mr. P[arker] intimated that Kühlmann had given them a paper, on German Embassy stationery, confirming what he had said namely, that Germany disinterests herself of the river altogether."

einzigen konkreten Fall betreffenden Verzichtleistung noch eine allgemeine Erklärung zu erhalten, erscheint nicht ganz verständlich. Sollte Sir Edward Grey gleichwohl auf einer derartigen Erklärung bestehen, so würden wir bereit sein, sie in Notenform zu erteilen, vorausgesetzt, daß diese Note nicht veröffentlicht würde, sondern die dortige Regierung sich auf die von dem englischen Referenten skizzierte Erklärung in der Öffentlichkeit beschränkte.

Die Verhandlungen mit der Türkei endlich, auf die Artikel 2 des Entwurfs Bezug nimmt, sind inzwischen von Dr. Helfferich mit dem vom Großwesir hierzu autorisierten Dschawid Bey in Paris eingeleitet worden *. Herr Helfferich hat dabei, dem englischen Wunsche entsprechend, nur ganz allgemein erwähnt, daß von deutscher Seite der englischen Regierung gegenüber der Wunsch nach einer Beteiligung an der Flußschiffahrtsgesellschaft ausgesprochen sei. Über die Einzelheiten und Ziffern hat sich Dr. Helfferich nicht ausgesprochen. Dschawid Bey beabsichtigt noch in dieser Woche, mit Hakki Pascha in London eine persönliche Aussprache in der Angelegenheit herbeizuführen. Von London will er sich über Berlin nach Konstantinopel begeben, um hier auf Grund seiner Besprechungen mit Hakki die Verhandlungen mit der Deutschen Bank fortzusetzen **.

Euerer Durchlaucht darf ich ergebenst anheimstellen, Sir Edward Grey entsprechend zu verständigen.

Jagow

Nr. 14 767

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 468 London, den 14. August 1913

Der Referent des Foreign Office bat mich, ihn um vier Uhr nachmittags zu besuchen. Ich traf ihn im Gespräche mit Hakki Pascha. In der folgenden Konversation zu dreien führte Hakki Pascha aus, die türkische Regierung habe die Verhandlungen mit England nun so gut wie beendet *** ; er hoffe, daß auch zwischen England und Deutschland die

* Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI, Nr. 14 926 ff.

** Zu der beabsichtigten Reise Dschawid Beys nach Berlin kam es zunächst nicht; vielmehr reiste der türkische Staatsmann am 11. September, nachdem er unmittelbar vorher ein Abkommen mit der französischen Regierung über kleinasiatische Bahnen abgeschlossen hatte, direkt nach Konstantinopel. Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI, Nr. 14 942 nebst Fußnote **.

*** Am 12. August war das englisch-türkische Abkommen über die Eisenbahnen in der asiatischen Türkei paraphiert worden. Aus einem Erlaß an den Geschäftsträger in London von Kühlmann vom 12. November (Nr. 1935) —

Hauptfragen bald geklärt sein würden. Der wichtigste Schritt wäre jetzt, die deutsch-französischen Verhandlungen * zu fördern und die deutsch-türkischen, soweit sie nicht diplomatischer, sondern finanzieller Natur seien, gleichfalls soviel als tunlich zum Abschluß zu bringen. Er halte es für sehr wünschenswert, daß diese Verhandlungen in London geführt würden. Falls Herr von Gwinner es ermöglichen könne, noch im Laufe des August für einige Tage nach London zu kommen, so werde die Arbeit zweifellos bedeutend gefördert werden. Sei zwischen Deutschland-England und Deutschland-Türkei ein gewisser Abschluß erreicht, so könnte man vielleicht noch einen Vertreter der französischen Gruppe zuziehen, um womöglich auch die deutsch-französischen Fragen in der Hauptsache hier in London zu lösen. Die Atmosphäre Londons eigne sich besonders gut für eine solche Arbeit, zumal da das Foreign Office beruhigend auf die Franzosen einwirken und vermittelnd eingreifen könnte, falls die Besprechungen drohten, auf einen toten Punkt zu kommen.

Auf die Einzelheiten eingehend, führte Hakki Pascha aus, die größte Schwierigkeit zwischen Deutschland und Frankreich biete die Bahn Aleppo—Meskene, auf welche die Franzosen großes Gewicht legten, der aber die Deutschen entschlossen opponierten. Er persönlich würde am liebsten eine Kompromißlösung sehen etwa in der Art, daß die Franzosen ein Vorzugsrecht auf den Bau dieser Bahn erhielten, daß der Bau selbst aber bis zu einem Zeitpunkt aufgeschoben werde, in welchem diese Bahn das Bagdadwerk wirtschaftlich nicht ernstlich schädigen könnte. Als solcher Zeitpunkt wäre denkbar etwa der Augenblick, wenn die Bagdadbahnstrecke drei Jahre lang ohne Inanspruchnahme der Regierungsgarantie gearbeitet habe, oder der Zeitpunkt, an welchem nach der Konzession die Gesellschaft zur Legung eines zweiten Geleises verpflichtet wäre.

Ebenso bestünden Schwierigkeiten wegen der Linie Siwas—Diarbekir, welche sich, wie er glaube, hauptsächlich um die reiche Kupfermine Arghana drehten, doch glaube er, daß auch hier ein Kompromiß möglich wäre etwa in der Art, daß Arghana die Grenze zwischen der deutschen und französischen Bahn bilde, und die Ausbeutung der Mine einer Gesellschaft übertragen werde, an welcher deutsches und französisches Kapital beteiligt wäre.

Die Zulassung der Bagdadbahnanleihen zur Pariser Börse werde sich jetzt nicht erreichen lassen, wohl aber ein Geschäft, bei welchem französische Banken so viel türkische Anleihen von der deutschen Gruppe übernehmen, daß praktisch der gleiche Erfolg erzielt werde.

---

siehe Nr. 14 792 — geht hervor, daß das Abkommen bis dahin weder dem Auswärtigen Amt noch der Bagdadbahngesellschaft mitgeteilt worden ist, was bei dem nahen Zusammenhang zwischen den englisch-türkischen und den englisch-deutschen Verhandlungen die letzteren nicht erleichtern konnte.

* Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI.

Nachdem uns Hakki Pascha verlassen hatte, sagte mir der Referent, daß er dieses Zusammentreffen auf Wunsch Hakki Paschas und mit der Billigung Sir Edward Greys veranstaltet habe, um Hakki Gelegenheit zu geben, seine Wünsche zu äußern. Das Foreign Office stehe dem von Hakki geäußerten Wunsch, die schwebenden Fragen durch vertrauliche Besprechungen in London zu fördern, durchaus sympathisch gegenüber. Anschließend bemerkte der Referent, die englische Antwort auf unsere letzten Vorschläge* sei fast fertiggestellt; er hoffe, im Laufe der nächsten Woche die Antwort uns zustellen zu können. Wenn sie auch nicht in allen Punkten unsere Wünsche vollkommen erfülle, so glaube er doch, daß sie einen bedeutenden Schritt auf dem Wege zu einem vollkommenen Einverständnis bedeute.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 768

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Telegramm. Eigenhändiges Konzept

Nr. 420 Berlin, den 16. August 1913

Auf Bericht Nr. 468**.

Gwinner und Helfferich bis Anfang September für London unabkömmlich. Im Interesse rascher Abwicklung noch schwebender Fragen dringend erwünscht, daß Hakki entsprechend Einladung Deutscher Bank 23. und 24. August Zürich kommt.

Zimmermann

Nr. 14 769

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Telegramm. Eigenhändiges Konzept

Nr. 421 Berlin, den 18. August 1913

Im Anschluß an Telegramm vom 16. d. Mts.***

Bitte Wunsch der Deutschen Bank wegen direkter Verhandlungen bei Hakki nachdrücklich unterstützen. Hineinziehung von England sehr unerwünscht, London daher als Verhandlungsort ungeeignet.

Zimmermann

---

* Vgl. Nr. 14 763.

** Siehe Nr. 14 767.

*** Siehe Nr. 14 768. Die neue Weisung nach London war veranlaßt durch ein Schreiben Helfferichs an Zimmermann vom 18. August, nach dem die Deutsche

Nr. 14 770

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 471 London, den 19. August 1913

Bei englischen Sachkennern herrscht die Befürchtung, daß bei vollständigem Ausbau der Bewässerungsanlagen in Mesopotamien, wie sie von Willcox ins Auge gefaßt ist, die für die Schiffahrt auf den Flüssen Euphrat und Tigris zur Verfügung stehende Wassermenge zum großen Teil aufgezehrt werden könnte, besonders falls die Türken technische Fehler begehen sollten. Wie ich einem vertraulichen Gespräche entnehme, liegt der Gedanke in der Luft, bei uns zu sondieren, ob wir bereit wären, durch Notenaustausch mit England uns wechselseitig zuzusichern, daß wir unseren diplomatischen Einfluß aufwenden wollen, um zu verhindern, daß in der Absicht, die Schiffahrt zu schädigen, von den Türken unnötig zu große Wassermengen zu Irrigationszwecken entnommen werden. Auf englischer Seite entspringt der Gedanke der Sorge um die Zukunft der Flußschiffahrt. Ein derartiger Notenaustausch hätte für uns den bedeutenden Vorteil, daß wir auf Wunsch Englands die Verpflichtung übernähmen, uns dauernd in die mesopotamischen Irrigationsverhältnisse und damit indirekt in die gesamte Verwaltung des Landes einzumischen. Jedenfalls würden wir auf diesem Wege einen Hebel gewinnen, um in der Irrigationsfrage als gleichberechtigter Faktor neben England aufzutreten.

Euerer Exzellenz wäre ich für hochgeneigte Weisung dankbar, ob ich, falls der Gedanke bei der Besprechung der einschlägigen Fragen wieder auftaucht, eine wohlwollende Aufnahme unsererseits in Aussicht stellen soll*.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 771

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 476 London, den 20. August 1913

Hakki Pascha zeigte einiges Widerstreben, nach Zürich zu gehen; wie ich glaube annehmen zu dürfen, da er nicht sicher war, ob das

---

Bank London nicht für die richtige „Atmosphäre“ hielt und um eine Weisung an Kühlmann bat, „daß die Verhandlungen zwischen uns und den Türken, ebenso wie diejenigen zwischen uns und den Franzosen zunächst ohne englische Mitwirkung und Intervention — also nicht in London — geführt werden“.

* Vgl. Nr. 14 777.

Foreign Office diese Reise gern sehen würde. Als ihm von englischer Seite dringend geraten wurde, die Reise zu machen, sagte er sofort zu.

Der Referent bat im Auftrage Sir Edward Greys, die Schiffahrtsfragen möchten aus der Verhandlung zwischen den deutschen Finanzleuten und den türkischen Bevollmächtigten ausgeschieden werden, bis die beiden Regierungen sich darüber geeinigt hätten. Der Referent fügte hinzu, Sir Edward Grey habe seine eventuelle Vermittelung in allen mit der Bagdadbahnfrage zusammenhängenden Angelegenheiten nur zögernd angeboten, weil er befürchtete, es könne der Eindruck entstehen, als wolle er die Verhandlungen monopolisieren, oder sich in andrer Leute Geschäfte einmischen. Nur der aufrichtige Wunsch, das Verständigungswerk allseits gelingen zu sehen, habe ihn zu dieser Äußerung veranlaßt. Er sei vollständig einverstanden, daß Hakki Pascha direkt mit uns verhandele *, und ebenso habe er mit Befriedigung von den Franzosen die Mitteilung erhalten, daß eine Abordnung zur direkten Rücksprache sich nach Berlin begebe **.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 772

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 481 London, den 21. August 1913

Die englische Regierung fährt fort, wie ich vermute, hauptsächlich aus marinetechnischen Gründen ***, allen mit Petroleum zusammenhängenden Fragen das größte Interesse entgegenzubringen.

Der Referent für orientalische Angelegenheiten im Foreign Office hatte mich vor einiger Zeit gebeten, Herrn von Gwinner zu fragen, ob keine Möglichkeit bestehe, den Kontrakt wegen der mesopotamischen Ölfelder mit der Imperial Bank of Turkey beziehungsweise der Shell Company zu lösen, um einen Kontrakt mit der Anglo-Persian Oil

---

* Tatsächlich reiste Hakki Pascha am 22. August nach Zürich ab, wo in den folgenden Tagen zwischen ihm, den Vertretern der Deutschen Bank, von Gwinner und Helfferich, und Vertretern der französischen Finanz Besprechungen erfolgten. Über den Inhalt der Besprechungen finden sich außer gelegentlichen Hindeutungen (vgl. Nr. 14 773) keine Mitteilungen bei den Akten; es erhellt nur (vgl. Nr. 14 783), daß sie zu einer generellen Verständigung geführt haben. Vgl. auch Kap. CCLXXXVI, Nr. 14 938 nebst Fußnote †.

** Über die Berliner Verhandlungen mit der französischen Abordnung, die am 19. und 20. August stattfanden, vgl. Kap. CCLXXXVI, Nr. 14 936.

*** Das große Interesse der englischen Marineverwaltung an der mesopotamischen Petroleumfrage (vgl. auch Nr. 14 762) erhellt u. a. aus den Darlegungen W. S. Churchills: The World Crisis 1911—1914, p. 129 ff., 170 ff.

Company (Mr. D'Arcy) einzugehen. Ich teilte Mr. Parker in Umrissen die Antwort des Herrn von Gwinner mit. An diese Mitteilung schloß sich ein längeres Gespräch, über welches der Referent die in zwei Abdrücken gehorsamst beigefügte Aktennotiz* angefertigt hat. Die Wiedergabe des Gespräches ist im ganzen richtig, wenn auch natürlich die englische Argumentation ausführlicher wiedergegeben wird, während meine Gegenargumentation nur zusammenfassend angedeutet ist.

Der Gesamteindruck, der sich für mich aus dem Gespräche ergab, ist, daß nach englischer Auffassung die Rechte aus der Konvention vom Jahre 1904 zwischen der Anatolischen Bahn und der türkischen Zivilliste bei einer gerichtlichen oder schiedsgerichtlichen Entscheidung ziemlich sicher als verfallen angesehen werden würden, daß daher die Turkish Petrol Company aus dieser Konvention nur einen rechtlich anfechtbaren Anspruch besitze. Die englische Regierung fühlt sich Mr. D'Arcy gegenüber gebunden, würde aber am liebsten einen Kompromiß zwischen Mr. D'Arcy und der Turkish Petrol Company sehen. Die in dieser Konversation verlangten 60 Prozent für Mr. D'Arcy sind sicher nicht das letzte Wort.

Ich glaube nicht, daß im gegenwärtigen Stadium der Angelegenheit durch weitere diplomatische Besprechung irgend etwas gefördert werden kann. Der nächste Schritt würde nun wohl sein, daß die Turkish Petrol Company darüber beschließt, ob sie ihre Sache durchfechten will oder vorher den Versuch machen, sich direkt mit Mr. D'Arcy zu verständigen. Erst wenn eine solche Verständigung soweit gediehen wäre, daß die Differenzen auf einige bestimmte Punkte reduziert wären, könnte vielleicht das Foreign Office wieder nützlich werden, um auf Mr. D'Arcy einzuwirken.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 773

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Konzept von der Hand des Direktors der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 1563 Berlin, den 1. September 1913

Auf den Bericht vom 20. v. Mts. — Nr. 476 —**.

Dem Wunsch Sir E. Greys entsprechend haben wir die Vertreter der Deutschen Bank ersucht, aus ihren Besprechungen mit den türkischen Bevollmächtigten über die Bagdadbahnfrage die Schiffahrtsfrage

* Hier nicht abgedruckt.
** Siehe Nr. 14 771.

auszuscheiden. Die Erklärung Hakki Paschas, daß die türkische Regierung im Einvernehmen mit der englischen Regierung bereit sei, uns ein Drittel ihrer Hälfte im Kapital der Schiffahrtsgesellschaft zu überlassen, wurde daher lediglich ad referendum mit dem Bemerken entgegengenommen, daß die Deutsche Bank an der Schiffahrt nur indirekt interessiert sei.

Ew. pp. wollen gelegentlich Sir E. Grey wissen lassen, daß wir seine Bemühungen, unter der Hand eine allseitige Verständigung über die Bagdadbahnfrage zu finden, wohl zu würdigen wüßten.

Jagow

Nr. 14 774

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 490 London, den 29. August 1913
[pr. 31. August]

Die Fassung der englischen Antwortnote auf unsere Vorschläge vom 16. Juli d. Js.* ist immer noch nicht abgeschlossen. Die Verzögerung rührt hauptsächlich daher, daß Sir E. Grey die letzte Entscheidung über wichtigere Punkte selbst trifft. Da er auf dem Lande weilt, muß alles schriftlich erledigt werden, dies ist naturgemäß sehr zeitraubend.

Über einen der wichtigsten Punkte hat Sir E. Grey streng vertraulich ein Angebot machen lassen. In Ziffer b Artikel 4 unseres Entwurfes hatten wir 20 Prozent, gleich ein Fünftel vom Kapital der Flußschiffahrtsgesellschaft, verlangt. Diese Forderung, ja sogar die ursprüngliche Forderung von 10 Prozent war, wie der Kaiserliche Botschafter Euer Exzellenz berichtet hat, auf sehr nachdrücklichen Widerstand gestoßen, und es hat hartnäckigen Verhandelns bedurft, um Sir E. Grey zu dem jetzigen Angebot zu bewegen. Er bietet uns ein Drittel des türkischen, gleich ein Sechstel des Gesamtkapitals, also 16,6 Prozent des Kapitals, mithin 3,4 Prozent weniger als unsere ursprüngliche Forderung betragen hat. Ich glaube kaum, daß es möglich sein wird, unsere ursprüngliche Forderung voll durchzusetzen. Die Differenz ist auch wohl kaum groß genug, um eine ernstliche Gefährdung der Verhandlungen zu rechtfertigen. Es würde mir für die weiteren Besprechungen wertvoll sein, falls Euere Exzellenz zur Regelung meiner Haltung mich hochgeneigtest darüber mit Weisung versehen wollten, ob Aussicht besteht, daß wir in diesem Punkte das Greysche Anerbieten annehmen. Soweit ich ganz vertraulich über

---

* Vgl. Nr. 14 765.

die allgemeine Haltung des von Sir Edward Grey noch nicht genehmigten englischen Gegenentwurfs unterrichtet bin, glaube ich nicht, daß weiterhin ernste Meinungsverschiedenheiten zu befürchten sind, falls über unseren Anteil an der Flußschiffahrt Einvernehmen hergestellt werden kann.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 775

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 428 Berlin, den 1. September 1913

Antwort auf Bericht Nr. 490 *.

Bitte bei Besprechung Schiffahrtsfrage die Ew. pp. aus diesseitigen Instruktionen, insbesondere Erlaß Nr. 1281 **, bekannten Argumente verwerten, die Notwendigkeit und Bescheidenheit unserer Forderung genugsam dartun. Heruntergehen unter 20 Prozent würde sowieso schon peinliches Mißverständnis zwischen deutscher Beteiligung Schiffahrt und möglicher Beteiligung Hafenbauten weiter verschärfen. Wegen öffentlicher Meinung und Schiffahrtskreise müssen wir Wert darauf legen, daß wenigstens die nach unserem Entwurf bestehende scheinbare Gleichheit beider Beteiligungen gewahrt bleibt. Wir erhalten dann immer noch 50 Prozent weniger als Engländer. Unverständlich wäre es, wenn Beharren bei unserer geringfügigen Mehrforderung Verhandlungen ernstlich gefährden sollte.

Glauben Ew. pp. unseren Standpunkt nicht durchsetzen zu können, bitte Angelegenheit dilatorisch behandeln und befürworten, daß Erörterung einzelner Punkte vertagt wird, bis Gesamtergebnis englischer Prüfung vorliegt.

Jagow

Nr. 14 776

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 334 London, den 2. September 1913

Unter Bezugnahme auf Telegramm Nr. 428 ***.

Habe bei heutiger Besprechung unseren Anspruch auf 20 Prozent Schiffahrt erneut nachdrücklich vertreten, Mr. Parker wird Sir E. Grey nochmals Vortrag halten.

---

* Siehe Nr. 14 774.
** Siehe Nr. 14 763.
*** Siehe Nr. 14 775.

Sir E. Grey hält es für wünschenswert, daß die mit Stromverbesserungen im Schatt-el-Arab zusammenhängenden Fragen durch englische und deutsche Sachverständige vertraulich besprochen werden. Von englischer Seite wird vorgeschlagen, daß Lord Inchcape teilnimmt, sowie ein oder zwei Sachverständige, welche im Laufe der letzten Jahre an Ort und Stelle Studien und Vermessungen der Barren gemacht haben. Als deutsche Teilnehmer denkt sich der Minister etwa einen Strombausachverständigen und einen Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie. Diese ganz formlosen Besprechungen sollen womöglich Vorschläge ergeben, welche bei Festsetzung der Artikel über Schatt-el-Arab in der deutsch-englischen Konvention Verwertung finden könnten. Das Programm der Besprechungen würde ungefähr sein:

Erwünschte Tiefe der Fahrrinne, bestes Mittel, dieses zu erreichen, durch Stromverbau oder Baggerung, wahrscheinliche Zeitdauer und Kosten der Arbeiten.

Der Minister möchte, daß die Herren sich, wenn möglich, nächste Woche in London träfen, da das sehr umfangreiche Material an Vermessungen und Aufnahmen hier ist*. Da weder Russen noch Franzosen zugezogen oder benachrichtigt werden sollen, bittet der Minister, die Besprechungen geheim zu behandeln.

Kühlmann

Nr. 14 777

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 1565 Berlin, den 3. September 1913

Auf den Bericht Nr. 471 vom 19. v. Mts. **

Wir haben an sich kein Interesse daran, die Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris, die mehr oder weniger auf den Wettbewerb mit der Bagdadbahn angewiesen sein wird und an der wir nur eine verhältnismäßig sehr geringfügige Beteiligung erlangen werden, gegen eine Gefährdung ihres Betriebs zu schützen. Wir können es vielmehr nur begrüßen, wenn die Bewässerungsanlagen in Mesopotamien das Land möglichst gründlich erschließen und unsere Bahn ausgiebig mit Frachten versorgen. Unsere Zustimmung zu dem in Aussicht genommenen Notenaustausch würde somit ein neues Zugeständnis an England bedeuten, für das wir Gegenleistungen zu fordern berechtigt wären. Als

---

* Vgl. dazu Nr. 14 780.
** Siehe Nr. 14 770.

Gegenleistung dürfte in erster Linie in Betracht kommen, daß deutschem Kapital eine Beteiligung an dem Irrigationsunternehmen eingeräumt wird, das bis jetzt durch einen englischen Unternehmer für Rechnung der türkischen Regierung ausgeführt wurde. Eine derartige Lösung würde mit dem geplanten Zusammengehen Deutschlands und Englands bei der Flußschiffahrt und den Hafenbauten korrespondieren und der künftigen deutsch-englischen Korporation in Mesopotamien am meisten entsprechen. Eine Handhabe, Einfluß auf das Bewässerungswesen und die Verwaltung des Landes auszuüben, dürfte uns erst die Kapitalbeteiligung, nicht schon der Notenaustausch bieten.

Ew. pp. ersuche ich hiernach ergebenst, falls die Angelegenheit Ihnen gegenüber amtlich berührt werden sollte, etwaige Anregungen ad referendum zu nehmen, gleichzeitig aber anzudeuten, daß nach Ihrer Beurteilung der Verhältnisse, mangels eines unmittelbaren deutschen Interesses an der in Rede stehenden Vereinbarung, auf Entgegenkommen der Kaiserlichen Regierung in der Frage wohl nur bei entsprechenden englischen Gegenleistungen gerechnet werden könne.

Zu Ew. pp. lediglich persönlicher Information bemerke ich, daß Herr von Gwinner, mit dem ich wegen einer etwaigen finanziellen Beteiligung an den Bewässerungsarbeiten vertraulich Fühlung genommen habe, sich vorläufig zurückhaltend zeigte. Ich nehme aber an, daß für den Fall endgültigen Versagens der Deutschen Bank andere deutsche Finanzinstitute für eine Beteiligung zu gewinnen sein würden.

Jagow

Nr. 14 778

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 493 London, den 2. September 1913
[pr. 4. September]

Wie ich von zuverlässiger englischer Seite vertraulich höre, hat die französische Diplomatie die deutsch-englischen Verhandlungen über Bagdadbahn und Mesopotamien sehr ruhig aufgenommen. Dagegen soll in der russischen Diplomatie starke Unruhe und Nervosität über die deutsch-englischen Besprechungen zu beobachten sein.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 779

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 495 London, den 2. September 1913
[pr. 4. September]

In der heutigen Besprechung im Foreign Office legte der zuständige Referent hauptsächlich einige auf den Schatt-el-Arab bezügliche Punkte dar.

In erster Linie teilte er mir im Auftrage Sir Edward Greys den anderweitig gemeldeten Vorschlag wegen Besprechungen von Sachverständigen in London mit und führte dann aus, daß parallel mit den Verhandlungen mit uns Verhandlungen mit Rußland und Frankreich gingen, um auch von diesen als den einzigen außer Deutschland an der Schiffahrt im Persischen Golf interessierten Mächten die Zustimmung zur Flußschiffahrt und zur Schatt-el-Arab-Konvention zu bekommen. Soweit man jetzt es übersehen könne, werde Frankreich zustimmen, falls England seine Bahnpläne unterstütze. Dies sei im ganzen unbedenklich, nur wenn Frankreich auf der Linie Aleppo—Meskene bestehe *, was zurzeit noch nicht sicher sei, könnten sich Schwierigkeiten ergeben. Die Russen hätten versucht, die Schatt-el-Arab-Kommission international zu machen, seien aber jetzt bereit, den englischen Vorschlag anzunehmen, falls die Kommission den jetzt bestimmten englisch-türkischen Charakter bewahre, Rußland bestehe aber auf Zuziehung eines russischen Delegierten, falls irgendeine andere Macht einen Delegierten erhalte. England werde unter keinen Umständen einen russischen Beamten im Schatt-el-Arab zulassen. Der russische Anspruch begründet sich, wie ich beifügen möchte, darauf, daß Rußland seinen Dienst nach dem Persischen Golf und nach Basra mit Hilfe großer Subventionen weiterführt. Die Odessa-Dampfschifffahrtsgesellschaft hat im Jahre 1912 fünf Dampfer nach Basra geschickt.

R. v. Kühlmann

---

* Durch Erlaß vom 6. September (Nr. 1572) wurde Kühlmann „zur Regelung seiner Sprache" mitgeteilt, daß das französische Projekt einer Bahn von Aleppo nach Meskene für Deutschland unannehmbar sei. Vgl. dazu auch Kap. CCLXXXVI.

Nr. 14 780

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 1577 Berlin, den 6. September 1913

Wie Ew. pp. anderweit mitgeteilt ist, werden sich unsere Delegierten für die Besprechungen über die Schiffbarmachung des Schatt-el-Arab * am 9. September früh auf der Kaiserlichen Botschaft melden. Direktor Haller und Herr Brown, die Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie, beabsichtigen, um 10 Uhr zu erscheinen, während sich der als Strombausachverständiger entsandte Professor an der Technischen Hochschule in Berlin, Geheimer Baurat de Thierry, möglicherweise schon vorher einfinden wird. Ew. pp. wollen die Herren über Gegenstand und Zweck der geplanten Besprechung tunlichst eingehend instruieren. Die Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie werden voraussichtlich im wesentlichen bereits durch den Generaldirektor Ballin informiert sein, mit dem die Angelegenheit hier mündlich erörtert worden ist. Herr de Thierry, der sich zurzeit noch in der Schweiz befindet, hat von hier aus mit Instruktionen nicht versehen werden können.

Bei den Besprechungen werden sich die deutschen Delegierten in der Hauptsache darauf zu beschränken haben, die Mitteilungen und Anregungen der englischen Vertreter ad referendum zu nehmen. Beschlüsse dürften auch in technischen Fragen zweckmäßig nur vorbehaltlich der Zustimmung der Kaiserlichen Regierung zu akzeptieren sein. Einem eingehenden Bericht über den Verlauf der Besprechungen darf ich entgegensehen.

Zu Ew. pp. persönlichen Information bemerke ich ergebenst, daß Herr Brown englischer Staatsangehöriger und ein Angestellter der Firma Mönckhaus ist. Ew. pp. wollen ihn jedoch dort lediglich als Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie einführen und nach Möglichkeit dafür Sorge tragen, daß seine Beziehungen zur Firma Mönckhaus nicht bekannt werden.

Jagow

Nr. 14 781

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 497 London, den 4. September 1913
[pr. 6. September]

Sir Edward Grey bittet mich in einer vertraulichen Notiz um eine Mitteilung darüber, ob die deutsch-türkischen Verhandlungen über

* Vgl. Nr. 14 776.

die mit der deutsch-englischen Konvention zusammenhängenden Gegenstände* Fortschritte gemacht hätten, und ob Aussicht bestehe, daß diese Verhandlungen bald zu einem wenigstens grundsätzlichen Einvernehmen führen würden.

Euere Exzellenz beehre ich mich gehorsamst zu bitten, mich zur Beantwortung der Frage instandzusetzen.

v. Kühlmann

Nr. 14 782

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Konzept von der Hand des Direktors der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 1587 Berlin, den 10. September 1913

Auf den Bericht vom 4. d. Mts. Nr. 497**.

Ew. pp. wollen Sir E. Grey auf seine Anfrage erwidern, daß die Verhandlungen zwischen den Vertretern der Deutschen Bank und Hakki Pascha zu einem vorläufigen Einvernehmen über die Hauptpunkte in großen Zügen geführt haben. Die eigentlichen Verhandlungen werden indessen erst mit Dschawid Bey erfolgen, dessen Eintreffen in Berlin Anfang nächster Woche zu erwarten sei***. Inwieweit diese schon zu einer endgültigen Verständigung führen werden, lasse sich zurzeit noch nicht übersehen. Über das Ergebnis behalte ich mir weitere Mitteilung vor.

Jagow

Nr. 14 783

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 508 London, den 9. September 1913
[pr. 12. September]

Die Besprechung zwischen deutschen und englischen Sachverständigen über das zweckmäßigste Verfahren zur Verbesserung des

---

* Gemeint sind die am 24. August in Zürich zwischen Hakki Pascha und den Vertretern der Deutschen Bank gepflogenen Verhandlungen, die aber über ein generelles Einverständnis nicht hinausgeführt hatten. Vgl. Nr. 14 771, S. 229, Fußnote*.

** Siehe Nr. 14 781.

*** Zu dem Eintreffen Dschawid Beys in Berlin kam es (vgl. Nr. 14 766, S. 225, Fußnote**, Nr. 14 787, S. 262, Fußnote*) erst Ende Oktober; bis dahin blieben

Fahrwassers im Schatt-el-Arab hat heute im Konferenzzimmer des Foreign Office stattgefunden. Von englischer Seite waren erschienen: Hilfsunterstaatssekretär Sir E. Crowe, welcher den Vorsitz führte, Lord Inchcape als Vertreter der Flußschiffahrt, Admiral Sir Edward Slade als technischer Sachverständiger und Mr. A. Parker als politischer Referent. Die etwa anderthalb Stunden dauernde, sehr eingehende Besprechung ergab eine vollkommene Übereinstimmung der Anschauungen und Wünsche auf beiden Seiten. Insbesondere stimmten Geheimrat de Thierry und Admiral Slade darin überein, daß noch nicht genügend Material über das Verhalten des Schatt-el-Arab gesammelt sei, um mit größeren Arbeiten vorgehen zu können, daß das Verhalten des Flusses in den letzten Jahren einer Vertiefung der Fahrrinne über der Barre günstig gewesen sei und daß, soweit es sich jetzt schon übersehen lasse, die größeren Arbeiten mehr darauf abzielen müßten, die Fahrrinne durch Erhöhung der Spülwirkung des Flusses zu vertiefen als zunächst durch Baggerarbeiten. Nachdem alle von den Beteiligten vorgebrachten Punkte eingehend diskutiert waren, faßte der Vorsitzende das Ergebnis der Besprechung zusammen, das dann ohne Verbindlichkeit ad referendum paraphiert wurde.

Die englische Delegation gab anschließend an die Besprechung für die deutschen Herren ein Frühstück im Carlton Hotel, bei welchem ein weiterer lebhafter Meinungsaustausch über die beiderseitigen Handels- und Schiffahrtsinteressen stattfand. Auf beiden Seiten herrschte der Eindruck, daß diese Besprechung zur Klärung der Anschauungen und zur persönlichen Annäherung zwischen den deutschen und englischen Interessenten aufs glücklichste beigetragen habe.

Einen Bericht des Herrn Geheimrats de Thierry* und zwei Exemplare der Aufzeichnung über das Ergebnis der Besprechung** beehre ich mich gehorsamst einzureichen.

R. v. Kühlmann

Anlage

List of recommendations to be made to the proposed Shatt-el-Arab Riverain Commission

Section I.

Confidential

1. The Commission to set to work as soon as possible.
2. The Commission to undertake a preliminary survey, during a period of at least twelve months, before recommending any large expenditure on permanent works.

---

auch die „eigentlichen deutsch-türkischen Verhandlungen", die im engsten Konnex mit den deutsch-französischen Verhandlungen standen, noch ausgesetzt.

* Hier nicht abgedruckt.

** Siehe Anlage.

3. The Commission to aim as a first step at a depth of 24 feet at high-water springs on the bar.

4. The channel of the river below Mohammerah to be buoyed as soon as possible so as to indicate the position of a shoal in the river.

5. Fixed mooring buoys, allotted as far as possible to the several companies, to be provided at an early date at Basra.

6. The Commission might with advantage model its arrangements generally upon the analogy of the Danube Commission, so far as applicable.

Section II.

1. It being understood that dues will be levied equally upon all steamships which cross the bar at the entrance of the river according to their tonnage, it is recommended that —

(a) A small tonnage due, below the maximum of 1 fr. per ton to be eventually levied, should be imposed to cover the cost of a loan for a small sum sufficient to meet the expenses of the staff and of the preliminary survey above referred to, and other necessary items. The dues should be adequate to cover the service of the said loan, in order that interest and sinking fund charges may be met, and the loan may be paid off within thirty years.

(b) That further loans should be raised, as necessary, to meet the cost of such works as the Commission may decide to undertake.

2. It is further recommended that the loans referred to under (a) and (b) should be secured on specific revenues, such as the Basra customs dues, or the surplus thereof, and that, in so far as the shipping dues are not sufficient for the objects in question, any deficit should be made up from the specific revenues which may eventually be allocated for this purpose.

E. A. C.	R. v. K.
I.	G. de T.
E. J. W. S.	F. H.
A. P.	J. B.

Foreign Office, September 9, 1913.

Present: Sir Eyre Crowe, Lord Inchcape, Rear-Admiral Sir E. Slade, Mr. Parker.
Herr von Kühlmann, Geheimer Baurat Professor de Thierry, Herr Direktor Haller, Herr Brown.

Nr. 14 784

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 521 London, den 18. September 1913

Sir Edward Grey hat mir heute die englischen Gegenvorschläge auf unsren Entwurf vom 16. Juli d. Js. in Sachen der Bagdadbahn und der Schiffahrt auf den mesopotamischen Flüssen zugehen lassen und ein Memorandum beigefügt, in welchem die englische Regierung ihre Gegenvorschläge im einzelnen erläutert.

Abschrift der seinerzeit von dem Kaiserlichen Botschafter an Sir Edward Grey übermittelten Schriftstücke*, sowie zwei Abdrücke der englischen Gegenvorschläge** und des englischen Memorandums* beehre ich mich, Euerer Exzellenz anliegend gehorsamst einzureichen.

In Artikel 1, Absatz (a), der bis auf eine kleine Verbesserung (undertake not to take or encourage) unserem Vorschlage entspricht, lehnt es die englische Regierung zunächst ab, den Schlußsatz, beginnend mit: under the express condition, unserem Wunsche entsprechend zu streichen, da dies nach Anschauung der Kronjuristen weitgehende Verpflichtungen mit sich bringen könnte, wie im Memorandum dargelegt; sie würde sich aber, wie ich anzunehmen Grund habe, mit der von uns gewünschten Streichung einverstanden erklären, falls der Inhalt des gestrichenen Satzes in einer note explicative niedergelegt würde. Es dürfte sich wohl empfehlen, diesen Weg im deutschen Gegenvorschlag anzuregen.

In Artikel 1, Absatz (b) bleibt die englische Regierung bei ihrer ursprünglichen negativen Fassung, auch hauptsächlich aus rein juristischen Gründen.

Dem Artikel 1 ist ein Absatz (c) neu eingefügt, welcher von der Wahl zweier englischer Aufsichtsräte handelt. Er scheint in seinem jetzigen Wortlaut mit dem von uns gebilligten Modus für diese Wahl vereinbar. Im übrigen werden unsere Vorschläge über die Art dieser Wahl angenommen. Es scheint, wie auch aus dem Memorandum hervorgeht, daß die englischen Finanzleute mit den von Herrn von Gwinner im Juni vorgeschlagenen Modalitäten für die Übernahme von Bagdadbahnaktien nicht einverstanden waren. Sobald der englischen Finanz Vorschläge gemacht werden, welche ihr geschäftlich annehmbar erscheinen, wird die englische Regierung, wenn auch in diskreter Weise, ihren Einfluß für die Bildung des nötigen Konsortiums aufwenden. Wollte man dieses Konsortium so repräsentativ als möglich machen,

---

* Hier nicht abgedruckt.

** Siehe Anlage.

so würden hierfür etwa Sir Ernest Cassel, Lord Revelstoke, Lord Rothschild und Baron Schröder in Betracht kommen. Ich glaube, daß es nach Einführung der Aktien und Obligationen an der Londoner Börse und nach Veröffentlichung der einschlägigen Abkommen nicht schwer halten wird, den englischen Kapitalsmarkt in wünschenswertem Umfang für Bagdadbahnwerte zu interessieren.

Absatz (c) unseres Entwurfs ist an einer anderen Stelle des englischen Entwurfs verwertet worden.

Der Eingang des Artikels 2 ist dem von uns vorgeschlagenen analog, nur wird der Abschluß der deutsch-türkischen Konvention als erfolgt vorausgesetzt, wie dies ja bei der Zeichnung der Konvention der Fall sein wird. Der englische Wortlaut am Schlusse des Eingangs dürfte dem von uns vorgeschlagenen vorzuziehen sein.

Ebenso ist in Absatz (a) der Abschluß der Konvention mit der Türkei vorausgesetzt, im übrigen entspricht dieser unseren Vorschlägen. Dasselbe gilt von Absatz (b) und Absatz (c).

In Absatz (d) hält die englische Regierung zunächst an ihrer Forderung von 50 Prozent Beteiligung für den Hafen von Basra fest, sie verzichtet dagegen auf die angebotene Beteiligung am Hafen von Bagdad und ist, wie ich vertraulich höre, bereit, falls wir ihr die 50 Prozent Beteiligung in Basra zubilligen, uns das „casting vote“ für die Basrahafengesellschaft zu überlassen. Da wir unsere Forderung von 20 Prozent Aktienbeteiligung an der Flußschiffahrt aufrechterhalten haben, halte ich es nicht für wahrscheinlich, daß es gelingen wird, die englischen Ansprüche wegen Beteiligung am Hafen in Basra erheblich zurückzuschrauben. Den Inhalt der Worte „and in the contract for construction or maintainings“ könnte man wohl aus dem Text herausnehmen und in einer note explicative unterbringen. Solche in der Praxis nicht leicht nach dem Buchstaben durchzuführenden Bestimmungen sind wohl besser aus einem Vertrage herauszulassen.

Bekanntlich verlangen die Türken ihrerseits 10 Prozent Beteiligung an der Basrahafengesellschaft. Die Engländer möchten, daß wir die Türken zu einem Verzicht auf diese Forderung bewögen und, wie ausgeführt, die Aktien teilten mit ausschlaggebender deutscher Stimme. Bleibt es bei den 10 Prozent für die Türkei, so ergäbe sich 40 Prozent für England, und man könnte den in unserem Entwurf angestrebten äußerlichen Parallelismus beibehalten, indem dann 40 Prozent englischer Anteil an Basra mit einer deutschen Beteiligung von 40 Prozent des türkischen Anteils an der Flußschiffahrtsgesellschaft parallel ginge. Andererseits könnte man den Engländern darin entgegenkommen, daß die Türken für 10 Prozent an „Capital and Directorate“ teilnehmen, daß aber bei den „contracts for constructions and maintenance“ die 10 Prozent des türkischen Anteils als englische gezählt werden. Dies käme ebenfalls in die note explicative.

Der zweite Teil des Absatzes (d), welcher wohl der Übersicht

halber in einen besonderen Absatz (e) zu verweisen wäre, legt für die Basrahafengesellschaft Regeln für die Ausschließung jeder Vorzugsbehandlung fest, wie dies an anderer Stelle sowohl für die Bagdadbahn wie für die Schiffahrtsgesellschaft geschehen ist. Es scheint nicht, daß gegen die Fassung Bedenken zu erheben sind.

Artikel 3, Absatz (a) entspricht unserem Vorschlage. Absatz (b) kommt auf den alten englischen Vorschlag zurück. Sir E. Grey legt auf diesen Artikel den allergrößten Wert und würde sich kaum entschließen, ihn aus dem Vertrage gestrichen und in einen Notenwechsel verwiesen zu sehen. Absatz (c) dürfte in der jetzigen Fassung unseren Wünschen nicht voll entsprechen. Wie ich Euerer Exzellenz bereits anderweitig zu berichten die Ehre hatte, besteht einige Wahrscheinlichkeit, daß Sir Edward Grey die Fassung: „to establish in Ottoman territory East of Aleppo railway undertakings“ annehmen würde, sobald das französische Projekt Aleppo—Meskene endgültig fallen gelassen ist, für das die Franzosen seine diplomatische Unterstützung ausdrücklich schriftlich erbeten hatten. Da Dschawid Bey mit der französischen Regierung ein Abkommen über die Bahninteressen in Syrien paraphiert hat, so ist wohl anzunehmen, daß dieser Punkt nun endgültig geklärt ist.

Artikel 4. In Artikel 4 ist zunächst der englische Gegenvorschlag abweichend, da die Deklaration über die Flußschiffahrt formaler Bedenken halber als einseitige türkische Deklaration nur von dem türkischen Vertreter gezeichnet werden soll.

Die von England jetzt vorgeschlagene Fassung des Schlußsatzes, beginnend mit „so long as“, dürfte unseren Interessen günstiger sein als unser Vorschlag, da nach diesem wir nur gegen eine neue Konzessionsverleihung ohne unsere Zustimmung gedeckt waren, während unsere Zustimmung jetzt resolutiv bedingt ist und jede wesentliche Änderung irgend eines Teiles der Deklaration uns das Recht zum Rücktritt gibt. Die jetzige Fassung macht uns tatsächlich zum Mitkontrahenten in der Deklaration über die Flußschiffahrt. Diese Fassung gibt uns die Handhabe zu einer dauernden Kontrolle und, falls nötig, auch zum Eingreifen in die Schiffahrtsfragen. Durch die Gestaltung des englischen Textes dürfte sich der Schlußabsatz von (a) Ziffer 4 unseres Vorschlages erübrigen, besonders da das Foreign Office aus dem in dem Memorandum dargelegten Grunde starke Bedenken dagegen hat.

In Absatz (b) des Artikels 4 ist Sir Edward Grey nicht über sein vorher vertraulich gemachtes Angebot von einem Sechstel hinausgegangen. Es ist auch bisher nicht gelungen, ihn zur Einräumung unserer Forderung von einem Fünftel des Gesamtkapitals zu bewegen. Ich glaube aber nach meinen neuesten vertraulichen Informationen, daß, wenn wir an unserer Forderung unbedingt festhalten, und er in Artikel 2 Ziffer (d) (englischer Anteil an Basra-

hafengesellschaft), insbesondere aber in Artikel 3 Ziffer (b) sein Ziel erreichen kann, er schließlich wahrscheinlich unseren Wünschen in diesem Punkte doch nachgeben wird, so entschieden er bisher sich dagegen gesträubt hat.

In Absatz (c) dieses Artikels versucht die englische Regierung, an einer Zeitbefristung für die Baumaterialientransporte der Bagdadbahn festzuhalten, möchte aber auf alle Fälle das Privileg der Gesellschaft nur bis zum Ausbau der Bahn bis Basra dauern lassen, da ja dann nach der englischen Argumentation das Baumaterial sehr wohl auf dem Landwege zugeführt werden könnte. Der ganze Absatz (c), erster und zweiter Teil, könnte eventuell in Fortfall kommen, falls es gelingt, mit der neuen Flußschiffahrtsgesellschaft ein befriedigendes Abkommen zu treffen, wonach der Baumaterialientransport direkt von dieser zu übernehmen wäre, und Lynch von seinem Kontrakt zurückträte. Lynch selbst glaubt — wie ich ganz vertraulich höre —, daß die Sache sich so entwickeln werde. Diese Frage wird sich wohl nur durch eine unmittelbare Verhandlung zwischen der Deutschen Bank, Lord Inchcape, dem Foreign Office und Mr. Lynch lösen lassen. Das Foreign Office hat sehr starke Mittel, um Mr. Lynch für jede Lösung zu gewinnen, welche ihm erwünscht erscheint; es wäre wohl ihre Sache, Mr. Lynch zur Erklärung zu bewegen, daß er zum Rücktritt bereit sei. Vom Standpunkt der deutschen Interessen aus bestünde wohl kein Bedenken zu erklären, daß sie mit jedem Kontrakt einverstanden seien, welcher ihnen die gleichen Leistungen unter gleichen Bedingungen sichert, wie der gegenwärtige Kontrakt mit Lynch. Bei der sehr delikaten Natur der Beziehungen zwischen Mr. Lynch und dem Foreign Office wäre vorläufig von jeder direkten Fühlungnahme der deutschen Interessen mit Mr. Lynch abzusehen.

Artikel 5 führt weitere Bedingungen für die Schiffahrt auf. Die Einleitung ist durch den Umstand bedingt, daß, wie oben dargelegt, die Deklaration einseitig von den Türken zu zeichnen ist. Der Konzessionär (die neue Flußschiffahrtsgesellschaft) schließt mit der türkischen Regierung einen Vertrag, dessen Ausführung die beiden Mächte überwachen werden.

Absatz (a) dieses Artikels entspricht unserem Vorschlag. Absatz (b) ebenfalls im großen und ganzen.

In Absatz (b) ist uns das Recht, einen Fährbetrieb zu unterhalten, auch für Basra zugestanden. Mit der voraussichtlichen bedeutenden Entwickelung der Stadt kann dies vielleicht später von Wert sein, wenn man beizeiten genügend Land auf dem anderen Ufer sich sicherte. Für die Dampfbarkassen des Hafendienstes möchten die Engländer eine Beschränkung in der Tonnage. Ich möchte 80 tons hierfür vorschlagen; das wäre nach Ansicht von Kennern der lokalen Verhältnisse eine ausreichende Größe für derartige Fahrzeuge.

Artikel 6 bringt für das Problem der Schiffahrt auf dem Schatt-

el-Arab eine vollständig neue Formel, durch welche der Inhalt unserer Artikel 5 und 6 wiedergegeben werden soll.

Nach Ansicht der englischen Regierung wird durch die jetzige Fassung des Artikels 6 eine Wiederholung derjenigen Stipulationen überflüssig, welche in der englisch-türkischen Konvention über die Schatt-el-Arab-Schiffahrt enthalten sind.

Auch hier wird uns durch die neue englische Fassung, ohne daß wir formell als Signatare der Konvention auftreten, das Recht gesichert, dauernd darüber zu wachen, daß die Konvention dem Buchstaben und dem Geiste nach getreu ausgeführt wird, denn nur so lange sind wir gebunden, die Konvention aufrechtzuerhalten, insbesondere die Schiffahrtsabgabe zu bezahlen. Ergänzend möchte ich bemerken, daß die Schatt-el-Arab-Kommission eine türkische Behörde sein wird, mithin in ihren Funktionen Ausländern gegenüber an alle Bestimmungen der Kapitulationen gebunden.

Der zweite Teil des Artikels beschäftigt sich mit dem Verfahren, was einzuleiten wäre, falls die Kommission nach unserer Anschauung nicht befriedigend funktionierte. Der letzte Teil enthält implicite die Zusage, daß, falls das Schiedsgericht gegen die Kommission bezw. die türkische Regierung entschiede, die Kommission internationalisiert würde. Die englische Regierung möchte aber das Wort „Internationalisierung“ nicht gebrauchen. Sie ist der Ansicht, daß die Bestimmung, wie sie jetzt entworfen ist, uns einen starken dauernden Einfluß auf die Schatt-el-Arab-Kommission sichert. Dieser Einfluß wird noch vermehrt durch die vor kurzem in London abgehaltene Besprechung deutscher und englischer Schiffahrtsinteressenten und Sachverständigen über eine Reihe von Punkten, welche für das Arbeiten der Schatt-el-Arab-Kommission von wesentlicher Bedeutung sein werden. Mit dieser Besprechung ist ein Präzedenzfall geschaffen worden, der es sehr leicht machen wird, alle im weiteren Verlaufe auftauchenden Wünsche deutscher Interessenten für die Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab im Wege einer vereinbarten deutsch-englischen „Empfehlung“ an die Kommission dieser in Wirklichkeit zur Vorschrift zu machen.

Vielleicht empfiehlt es sich, die Sätze aus unserem Artikel 5 „The navigation on the Shatt-el-Arab ... bis cargoes“ und aus Artikel 6 von „the Shatt-el-Arab shall be permanently kept ... bis on their cargoes“ in die note explicative aufzunehmen, ebenso wie die in London beschlossenen „Recommendations“ für die Kommission. Dadurch würden diese integrierender Bestandteil unseres Vertrages mit England.

England mit seinem starken anglo-indischen Handel wird von selbst alles tun, um das Fahrwasser des Schatt-el-Arab so günstig zu gestalten, als menschliche Kunst es vermag. Ich glaube aber, daß außer dieser moralischen Garantie unserer Interessen der englische Vorschlag in seiner jetzigen Form uns weitere starke juristische Garantien gibt.

Die in Artikel 7 enthaltene Suspensivklausel möchte die englische Regierung im endgültigen Vertrage am liebsten durch Erfüllung wegfallen sehen. Sie ist der Ansicht, daß bis Spätherbst oder Winter sowohl die deutsch-türkischen Abmachungen abgeschlossen sein können, als auch die finanziellen Arrangements, welche durch unsere Klauseln (b) und (c) vorgesehen sind. Sir Edward Grey macht geltend, daß er durch sein Verhalten bei den Finanzverhandlungen in Paris und Cospoli einen wichtigen Teil der ihm zufallenden diplomatischen Leistung bereits auf Vorschuß gebe in der bestimmten Hoffnung, zu einem befriedigenden Abkommen mit Deutschland zu gelangen.

Absatz (d) unseres Artikels 7 wäre nach englischer Auffassung durch ihren Artikel 6 gedeckt. Man kann dieser englischen Auffassung wohl zustimmen. Eine so komplizierte Aufgabe wie die vollständige Regulierung des Schatt-el-Arab, welche eine Reihe von Jahren in Anspruch nehmen wird, eignet sich vielleicht nicht zur Behandlung als Suspensivbedingung.

Artikel 8 entspricht unserem Vorschlage.

Zu dem Memorandum sind nur einige Bemerkungen zu machen. Das meiste ist schon im vorstehenden bei Besprechung der einzelnen Artikel vorweggenommen. Die Bemerkung zu Absatz (b) des Artikels 2 bezieht sich auf den diesseitigen Bericht Nr. 491 vom 30. vorigen Monats. Wie in den Bemerkungen zu Absatz (c) Artikel 2 hervorgehoben ist, möchte die englische Regierung über eventuelle deutsche Vertretung im Direktorium der Bahn Sobeir — Kueit keine Zusicherung geben. Abgesehen davon, daß die Erbauung der Bahn sehr unwahrscheinlich ist, sind die deutschen Interessen durch Absatz (a) des Artikels 3 wohl vollkommen hinreichend gesichert, so daß man mit einer Reserve in der Note explicative die Diskussion der Frage füglich fallen lassen kann.

Die Wünsche wegen der Smyrna—Aidin-Bahn sind ein vollkommenes Novum, sie sind bisher in keiner Besprechung über die Frage aufgetaucht. Es fehlen mir die Unterlagen, um die Bedeutung dieser Wünsche zu beurteilen. Was das Memorandum zur allgemeinen Begründung dieses Wunsches sagt, ist ein Gedanke, der Sir Edward Grey in der letzten Zeit mehrfach beschäftigt haben dürfte. Der große Kuchen des türkischen Reiches in Kleinasien ist, wenigstens soweit Bahninteressen in Frage kommen, im Begriff, ziemlich vollständig aufgeteilt zu werden, und wenn auch die englische Politik das Wort Interessensphären perhorresziert und Grey sehr ärgerlich wird, wenn es fällt, so hat doch die Erfahrung bewiesen, daß, wenn es einmal an die Ziehung von Interessensphären geht, der Besitz von Bahnlinien den stärksten Rückhalt für die Begründung solcher politischen Wünsche bildet. England ist bei der Teilung des Kuchens vollkommen leer ausgegangen, es hat den traditionellen Grundsatz aufgegeben, daß es unterhalb Bagdad in jedem Transportunternehmen die absolute

Majorität haben müsse, und erreicht eigentlich nur, daß gewisse Interessen, die es im Persischen Golf und auf den mesopotamischen Strömen seit langer Zeit de facto besessen hat, ihm nun von den in Frage kommenden Völkern auch de jure bestätigt werden. Ich glaube, daß der Minister manchmal nicht frei von Befürchtungen ist, die (englische öffentliche Meinung könne mit dem Erreichten unzufrieden sein und daraus in der öffentlichen Meinung vielleicht eine Reaktion gegen die Politik der weiteren Annäherung an Deutschland entstehen. Diese Befürchtung wird sich hoffentlich als unbegründet erweisen, besonders da Grey durch seine Haltung in der Orientkrisis sein persönliches Prestige sehr erhöht hat; sie ist aber, wenn man sich auf den englischen Standpunkt stellt, erklärlich, besonders wenn man erwägt, daß der Bagdadbahn- und der Kolonialvertrag * wohl ziemlich um die gleiche Zeit das Licht der Öffentlichkeit erblicken werden. Aus solchen Erwägungen heraus ist es vielleicht nützlich, Grey in kleinen Einzelheiten entgegenzukommen, mit denen er hoffen kann, seine Lage der öffentlichen Meinung gegenüber günstiger zu gestalten.

Die Argumentation der Bemerkungen zu Artikel 4 ist fast wörtlich einem Memorandum des India Office über den Gegenstand entnommen.

Der Schluß des Memorandums ** verdient besondere Beachtung, da er klar und nachdrücklich einem Gedanken Ausdruck gibt, der in den letzten Jahren ein Leitsatz der Greyschen Politik gewesen ist, dem Gedanken, es sei wünschenswert, ein offenes und vertrauensvolles deutsch-englisches Zusammenwirken herbeizuführen zur Stärkung und Erhaltung der Türkei.

R. v. Kühlmann

Anlage

British Counter-draft of September 18, 1913

Article 1

Clause (a). Recognising the general importance of the completion of the Bagdad Railway for international commerce, His Britannic Majesty's Government undertake not to take or encourage any measures likely to impede the construction of the Bagdad Railway, or to prevent the participation of capital in this railway, under the express

* Bezüglich des Kolonialvertrages vgl. Kap. CCLXXXIV.

** Der Schluß des englischen Memorandums lautete: „His Majesty's Government earnestly trust that the views expressed in this memorandum will command the willing assent of the German Government. They are persuaded that an Anglo-German understanding on the lines proposed will contribute to the permanent strength, the independence, and the economic development of the Ottoman Empire, and that this is an object to the attainment of which Great Britain and Germany can successfully and wholeheartedly cooperate."

condition that no prejudice of an economic or financial nature is caused to Great Britain in pursuance of this clause.

Clause (b). His Britannic Majesty's Government declare that they will not oppose the construction and management of the proposed railway from Bagdad to Basra by the Bagdad Railway Company.

Clause (c). The Imperial German Gouvernment declare that they will use their best endeavours to secure that two British directors, agreeable to His Britannic Majesty's Government, shall be admitted to the board of the Bagdad Railway Company.

Article 2

The Bagdad Railway Company, having concluded with the Imperial Ottoman Government an arrangement on the following basis, the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government declare, so far as concerns themselves, that they adhere to the said arrangement, and will use their best endeavours to secure its due execution: —

Clause (a). The terminus of the Bagdad Railway Company's line shall be at Basra, and the Bagdad Railway Company has renounced all claims to construct a branch line from Basra (Sobeir) to the Persian Gulf, referred to in article 1 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, and to build a port or railway terminus on the Persian Gulf, whether under Article 23 of the said Bagdad Railway Convention or in any other way derived.

Clause (b). No discrimination, direct or indirect, shall be permitted on the Bagdad Railway Company's system, either as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport, or in any other manner whatever.

Clause (c). In the event of the construction of the said branch line from Basra (Sobeir) to the Persian Gulf being undertaken, adequate arrangements shall be made to secure facilities for through traffic from and to the Bagdad Railway Company's system, and there shall be complete protection against discrimination, direct or indirect.

Clause (d). The construction of the proposed port at Basra, authorised by article 23 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, shall be executed by a separate Ottoman company, wherein British participation, both in the capital and directorate of the port company and in the contracts for construction and maintenance, shall amount to 50 per cent. of the whole. No duties or charges of whatever nature or under whatever denomination shall be levied by the Port Company on any vessels or goods which shall not equally, under the same conditions, be imposed in like cases on all vessels or goods, whatever be the nationality of the vessels or their owners, or the ownership or country of origin or destination of the

goods, and whatever be the places from which the vessels or goods arrive or to which they depart.

In all that relates to the stationing, loading, and unloading of vessels in the port, no privileges or facilities shall be granted to any vessel or vessels which shall not equally and under like conditions be granted to all other vessels.

Any control over the port appertaining to the Imperial Ottoman Government shall be exercised through the proposed Ottoman River Conservancy Commission.

Article 3

Clause (a). The Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government declare that they will in no case support the construction of a branch from Basra (Sobeir), or from any point of the main line of the Bagdad Railway, to the Persian Gulf unless and until there is complete agreement on the subject between His Britannic Majesty's Government, the Imperial German Government, and the Imperial Ottoman Government.

Clause (b). The Imperial German Government declare that they will in no case themselves establish, or support any claim by any persons or corporations whatsoever to establish, a port or railway terminus on the Persian Gulf unless and until there is complete agreement on the subject between His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government.

Clause (c). His Britannic Majesty's Government declare that they will in no case themselves establish, or support any claim by any persons or corporations whatsoever to establish, within the provinces of Mosul and Bagdad, railway undertakings in direct competition with the Bagdad Railway Company's lines, unless and until there is complete agreement on the subject between the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government.

Article 4

Clause (a). The Imperial German Government, having cognisance of the declaration signed on ... 1913, on behalf of the Imperial Ottoman Government, concerning navigation on the Rivers Tigris and Euphrate, declare that they will not oppose the execution, nor support any action directed against the execution, of such declaration, so long as the navigation on the said rivers is maintained in substantial accordance with the provisions thereof.

Clause (b). His Britannic Majesty's Government declare that they will not oppose the acquisition by the Bagdad Railway interests of not more than one-third of the share capital allotted to Turkish interests in the Ottoman Company for river navigation, and their

representation on the board of the aforesaid company, by one director out of the share of the directorate allotted to Turkish interests.

Clause (c). It is, nevertheless, understood that nothing in this article shall be held to affect the rights conceded by article 9 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, relative to the conveyance of materials exclusively destined for the construction of the Bagdad Railway, except in so far that it is hereby expressly agreed that the said rights shall not continue to be exercised for more than five years from the date of signature of the present agreement, unless it is shown that no other satisfactory means are available for the conveyance of the said materials and that in any case they shall cease on the completion of the construction of the Bagdad Railway to Basra.

It is further agreed that if an arrangement to the satisfaction of the parties concerned can be made for the conveyance by river of the aforesaid materials through British or Ottoman agency, His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government will use their best endeavours to secure the conclusion of such an arrangement.

Article 5

The concessionaire, nominated in pursuance of article 3 of the aforesaid declaration of . . . . ., 1913, having concluded with the Imperial Ottoman Government an arrangement on the following basis, His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government declare, so far as concerns themselves, that they adhere to the said arrangement and will use their best endeavours to secure its due execution: —

Clause (a). No discrimination shall be permitted by the Ottoman Company for river navigation, either as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport, or in any other manner whatsoever. The Company shall grant no through bills of lading, rebates, or other privileges of any description in respect of goods carried by any ship between any place served by the company's vessels and any place oversea, unless the same privileges are accorded in respect of similar goods carried under the same conditions and in the same direction between the same places by all ships regularly trading between those places, irrespective of nationality.

Clause (b). The Bagdad Railway Company shall have the right to use, within the limits of the ports of Bagdad and Basra and exclusively for the service of the railway and the said ports, small launches, as well as ferries for the transport of passengers and goods

from one bank to the other. Such launches shall not exceed ..... tons British measurement.

Article 6

The Imperial German Government having taken note of the Anglo-Turkish Convention of ..... under which the free navigation of the Shatt-el-Arab is assured to the shipping of all nations and a commission is established for the execution of such works as may be necessary for the improvement of its channel and for its maintenance and for other like purposes set out therein, and being of opinion that the provisions of the Convention are conducive to the best interests of international commerce, will, so long as the duties imposed upon the Commission by the said Convention are satisfactorily carried out, uphold the Convention, and will undertake that German subjects and German shipping shall comply therewith, and with all regulations issued by the Commission, and shall duly discharge all obligations properly imposed upon them in pursuance of the provisions of the said Convention.

If at any time the Imperial German Government are of opinion that the duties imposed upon the Commission are not satisfactorily carried out, or that the reasonable requirements of the commerce of the river in matters within the competence of the Commission are not adequately met, and if the Commission in such case has not seen its way to give effect to important recommendations laid before it in the interests of German shipping, with the object of removing the above-mentioned causes of complaint, His Britannic Majesty's Government will use their good offices with the Imperial Ottoman Government to ensure the reference to a Commission of Enquiry, appointed in accordance with article 12 of the Convention of 1907 for the Pacific Settlement of International Disputes, of the questions whether in any particular respects the duties of the Commission have not been satisfactorily carried out, and whether there is good ground for thinking that the Commission, if maintained, will not be able to provide for the reasonable requirements of the commerce of the river.

Article 7

Its is hoped that the necessity for clause (a) of the German draft will no longer exist, as His Britannic Majesty's Government could only conclude the present agreement after such an arrangement had been made by the Bagdad Railway Company.

His Britannic Majesty's Government trust that it may possible to eliminate the conditional clauses (b) and (c) of the German draft, respecting fresh guarantees for the Bagdad Railway Company, before the present convention is signed.

Article 8

Any difference of opinion arising out of this declaration shall be submitted to arbitration. If the two Governments fail to agree about a special Court or arbiter, the case shall be submitted to the Hague Tribunal.

Nr. 14 785

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 589 London, den 24. Oktober 1913

Die englischen Behörden haben sich, wie ich streng vertraulich erfahre, in letzter Zeit besonders mit der Frage der Petroleumkonzessionen in Mesopotamien befaßt. Da Sir Edward Grey auf das Zustandekommen einer Verständigung in der Bagdadbahnfrage bestimmt hofft, ist er der Ansicht, daß dann nur noch die Frage wegen der Petroleumkonzessionen zwischen den beiden Regierungen schweben würde, und es deshalb in hohem Grade wünschenswert wäre, zur Herstellung eines vollständigen Einvernehmens auch diese Frage aus dem Wege zu räumen. Sir H. Babington Smith begibt sich heute nach Berlin, um über diese Frage zu verhandeln. Er wird, wie ich ganz vertraulich unter der Hand erfahre, zwei Lösungen vorschlagen. Die erste würde in Aussicht nehmen, daß die Deutsche Bank-Gruppe, wie sie dies in einem früheren Stadium gegebenenfalls zu tun bereit war, der Cassel-Gruppe 1 Prozent abtrete, so daß diese über Deutsche Bank und Shell zusammen die Majorität hätte. Die englische Regierung würde dann mit der Cassel-Gruppe über gewisse Bedingungen verhandeln. Nun scheine aber Sir Ernest Cassel und Sir H. Babington Smith dieser Lösung abgeneigt. Eine zweite Alternativlösung würde darin bestehen, daß die Cassel-Gruppe ihrem geäußerten Wunsche gemäß ausschiede und ihren Anteil zu gleichen Teilen der Deutschen Bank und der Shell-Gruppe überließe. Dann sollte eine neue Mesopotamian Oil Co. gegründet werden, in der die Turkish Petroleum Co. 49 Prozent und die Anglo-Persian (D'Arcy) 51 Prozent haben würden. Es läßt sich von hier aus nicht übersehen, ob einer der beiden Vorschläge von den deutschen Interessenten als annehmbar erachtet wird.

Zwei Punkte haben meine Nachforschungen mit voller Sicherheit ergeben:

1. Das Interesse der englischen Regierung an den mesopotamischen Petroleumkonzessionen geht in erster Linie auf marinetechnische Erwägungen zurück. Die englische Regierung will sich einen bestimmten

Anteil an dem für Schiffsfeuerung verwendbaren Schweröl sichern, und

2. sie hat sich D'Arcy gegenüber so fest gebunden, daß sie ihn nicht fallen lassen kann.

Das Foreign Office hat, wie ich höre, seine Zustimmung zu den von der Türkei geplanten Monopolen, insbesondere von dem Petroleummonopol abhängig gemacht:

1. von einer genauen Definition dieses Monopoles, ob Produktions- oder nur Verkaufsmonopol, ob für Schwer- und Schmieröle oder nur für Leuchtpetroleum usw.;
2. von der befriedigenden Regelung der Frage der Petroleumkonzession in Mesopotamien.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 786

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Konzept

Nr. 1836 — Berlin, den 27. Oktober 1913
[abgegangen am 28. Oktober]

Auf den Bericht Nr. 521 vom 18. v. Mts.*

Der englische Gegenentwurf in Sachen der Bagdadbahn, der fast alle unsere Wünsche unberücksichtigt läßt, dagegen die englischen Forderungen steigert, ist in der vorliegenden Form für uns nicht annehmbar. Was wir im einzelnen zu den englischen Vorschlägen zu bemerken haben, ist aus der Anlage ** ersichtlich. Euer pp. ersuche ich ergebenst, die Verhandlungen mit der dortigen Regierung auf Grund dieser Bemerkungen fortzuführen.

Die wichtigsten Punkte sind für uns:

1. daß England sich mit einer Beteiligung von 40 Prozent am Hafenbau in Basra begnügt;
2. daß Deutschland eine Beteiligung von mindestens 20 Prozent in der mesopotamischen Schiffahrt erhält;
3. daß Artikel 5 unseres Entwurfs, betreffend Offenhaltung des Schatt-el-Arab, wiederhergestellt und den Vorschlägen der Anlage entsprechend ergänzt wird.

Auf die Durchsetzung dieser Forderungen müssen wir unter allen Umständen bestehen.

---

* Siehe 14 784.

** Siehe Anlage.

Was den Bau der Bahn Aleppo—Meskene anlangt, so dürfte diese Frage bei den deutsch-französischen Verhandlungen über die kleinasiatischen Bahnen ihre Erledigung finden*. Wegen des Anschlusses der Bahn von Smyrna nach Aidin an das anatolische Bahnnetz werden wir unseren Einfluß bei den deutschen Interessenten im Sinne der englischen Wünsche geltend machen. Wir haben bereits mit einer entsprechenden Einwirkung auf die Deutsche Bank begonnen und, wenn auch keine endgültige Zustimmung, so doch eine entgegenkommende Antwort erhalten.

Als beati possidentes haben wir mit dem Abschluß der deutsch-englischen Verhandlungen an sich keine Eile. Wir teilen aber die Ansicht des Foreign Office, daß die geplante deutsch-englische Verständigung zur Stärkung der Unabhängigkeit und zur Förderung der wirtschaftlichen Entwickelung des türkischen Reiches beitragen würde, und wünschen darum auch unsererseits, daß eine Einigung bald zustande kommt. Um dies zu ermöglichen, müßte aber auf englischer Seite mehr Entgegenkommen für unsere Wünsche und größeres Verständnis für unsere schwierige Stellung gegenüber der öffentlichen Meinung in Deutschland gezeigt werden. Es wird die Aufgabe Ew. pp. sein, mit allem Nachdruck den diesseitigen Standpunkt zur Geltung zu bringen.

Zimmermann

Anlage

Bemerkungen zum englischen Gegenentwurf und Memorandum vom 18. September 1913

Artikel 1

Clause a. Mit der Einschaltung der Worte „to take or“ sind wir einverstanden.

Wenn die englische Regierung auf den Schlußsatz (under the express condition... in pursuance of this clause) nicht verzichten zu können glaubt, so schlagen wir vor, seinen Inhalt in einer note explicative niederzulegen. Aus den Bemerkungen des Memorandums ersehen wir übrigens, daß hinsichtlich der Tragweite des Vorbehalts zwischen uns und England Meinungsverschiedenheiten bestehen, die zunächst beseitigt werden müßten. Auch wir sind der Meinung, daß England nicht verpflichtet sein soll, bedingungslos und unbegrenzt jeder Erhöhung der türkischen Zölle nur deswegen zuzustimmen, weil sie für die Bagdadbahn erwünscht erscheint. Dagegen würden wir allerdings einen Widerspruch Englands für unzulässig halten, wenn die von den Mächten grundsätzlich bereits bewilligte Zollerhöhung auf

* Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI.

15 Prozent oder irgendwelche schon vorhandenen sonstigen Einnahmen des türkischen Staates den Zwecken der Bagdadbahn dienstbar gemacht werden sollen.

Clause b. In der negativen Fassung scheint uns Absatz (b) auch äußerlich lediglich eine Wiederholung des im Absatz (a) Gesagten zu sein und keine selbständige Bedeutung mehr zu besitzen. Wir schlagen daher vor, beide Absätze etwa in folgender Form zusammenzufassen: „... not to take or encourage any measures likely to impede the construction of the Bagdad Railway and its embranchments and their management by the Bagdad Railway Company or to prevent the participation of capital in this railway and these embranchments."

Clause c. Die englische Regierung wünscht durch die Aufnahme der Klausel in das Abkommen offenbar nur zu erreichen, daß die Kaiserliche Regierung verpflichtet wird, ihren Einfluß bei der Bagdadbahngesellschaft geltend zu machen, damit diese nicht für die Beteiligung englischen Kapitals unangemessene Bedingungen stellt und hierdurch die englische Vertretung im Verwaltungsrat der Bahn vereitelt. Wir wollen uns gern zu der gewünschten Einwirkung verpflichten, obwohl eine solche kaum nötig erscheint, da ja unsere Interessenten bekanntlich von jeher bereit waren, englisches Kapital an dem Unternehmen zu beteiligen. Wir meinen jedoch, daß die fragliche Verpflichtung zweckmäßiger in die von uns vorgeschlagene Note der Kaiserlichen Botschaft an das Foreign Office aufzunehmen sein würde. Eine entsprechende Ergänzung dieser Note würde sich ganz erübrigen, wenn es, wie wir hoffen, gelingt, schon vor Unterzeichnung unseres Abkommens mit England eine Gruppe englischer Teilhaber ins Leben zu rufen.

Die Bedingungen, die Herr von Gwinner am 14. Juni 1913 Sir H. Babington Smith genannt hat, sind die Originalbedingungen, wie sie für die Bagdadeisenbahngesellschaft selbst maßgebend sind, und konnten nach den zurzeit geltenden Bestimmungen der Konzessionen und Verträge gar nicht anders formuliert werden. Nachdem der Zinsfuß sich nicht nur für türkische Staatspapiere, sondern auch für die Anleihen Deutschlands, Englands und Frankreichs wesentlich erhöht hat, beabsichtigt die Bagdadgesellschaft auf Grund ihrer Konzession mit der türkischen Regierung über eine Verbesserung der Bedingungen zu verhandeln. Sollten diese Verhandlungen zum Ziele führen, so würden die verbesserten Bedingungen selbstverständlich auch den englischen Finanzleuten, die sich am Bagdadgeschäft beteiligen wollen, zugute kommen. Daß die jetzt angebotenen Originalbedingungen „unattractive to British financiers" erscheinen, ist insofern bemerkenswert, als englische Zeitungen und Staatsmänner, speziell auch Mr. Parker, durch Jahre hindurch behauptet haben, die Türkei werde von den deutschen Unternehmern übervorteilt und die Bahn um 100 Millionen zu teuer gebaut.

Wenn England auf der Aufnahme der Klausel (c) besteht, so müßte erstens darin zum Ausdruck gebracht werden, daß die britischen Staatsangehörigen als Vertreter des an dem Unternehmen beteiligten englischen Kapitals in den Verwaltungsrat der Bagdadbahn gewählt werden sollen. Dies könnte etwa durch folgende Ergänzung des Textes geschehen: „to secure that two British directors, representing a group of English shareholders and agreeable to His Britannic Majesty's Government, shall be admitted to the board of the Bagdad Railway Company."

Zweitens müßten wir verlangen, daß auch die englische Zusicherung wegen Beteiligung und Vertretung deutschen Kapitals bei dem Bau und Betriebe der Bahn Basra (Sobeir)—Golf aus dem Notenwechsel heraus- und in das Abkommen hineingenommen wird. Diese Zusicherung, die angesichts der geringen Aussichten auf Zustandekommen der Bahn materiell zwar wertlos ist, hat für uns aus formellen Gründen erheblichen Wert. Unsere öffentliche Meinung wehrt sich noch immer gegen den Gedanken, daß wir England zuliebe auf die der Bagdadgesellschaft vollgültig erteilte und auch heute noch zu Recht bestehende Konzession für den Bahnanschluß an den Persischen Meerbusen verzichten sollen. Der Verzicht würde ihr eher plausibel gemacht werden können, falls Deutschland wenigstens eine Minoritätsbeteiligung gesichert bliebe. Wenn England sich auf den Standpunkt stellt, daß die englische Vertretung in der Bagdadbahn ihr Gegenstück in der deutschen Vertretung bei der Flußschiffahrt findet, diese beiden Zugeständnisse also sich gegenseitig kompensieren, so können wir uns einer solchen Auffassung nicht anschließen. Denn die Bagdadbahn stellt rechtlich wie tatsächlich eine schon jetzt unanfechtbare Domäne Deutschlands dar, in der die Engländer keinerlei Rechtstitel besitzen. Wird England gleichwohl eine Vertretung in dem Unternehmen eingeräumt, so ist dies eine Liberalität, der in der Sache selbst keine Gegenleistung gegenübersteht. In der Flußschiffahrt besitzt England tatsächlich zwar kein Monopol, aber bis zum gewissen Grade eine vorherrschende Stellung. Diese Vorherrschaft de facto soll jetzt in ein Monopol de jure ausgebaut werden. Hierzu ist Deutschlands Zustimmung erforderlich, und diese soll durch die Bewilligung einer deutschen Vertretung in der Schiffahrt erkauft werden.

Aber selbst wenn die englische These von der gegenseitigen Kompensation der Vertretungen in der Bagdadbahn und in der Flußschiffahrt richtig wäre, so könnte die Konsequenz dieser Auffassung auf die Golfstrecke angewandt doch nur die sein, daß sich an dem bestehenden Zustande hinsichtlich der Konzession Basra—Golf überhaupt nichts zu ändern, Deutschland also im ungeschmälerten Besitze seiner dortigen Rechte zu bleiben hätte. Tatsächlich liegt die Sache wie folgt: Eine Vergünstigung, die England in der Bagdadbahn, wo es keine Rechte besitzt, zu erwerben wünscht, wünschen wir in der Golfstrecke,

wo wir alle Rechte preisgeben, für uns zu reservieren. Dies Verlangen wird England schwerlich als unbillig bezeichnen wollen.

Artikel 2

Mit der Fassung der Einleitung und der Klauseln (a), (b), (c) sind wir einverstanden. Auch sind wir bereit, der englischen Regierung durch Notenwechsel zu erklären, daß uns die Bagdadeisenbahngesellschaft zugesagt hat, „that there will be effective publication of all rates and conditions and of all intended changes therein and that the notice to be given of such changes will not be less than two months in the case of both increases and decreases", und daß wir unser Bestes tun werden, damit diese Zusage eingehalten wird.

Clause d. Die englische Regierung scheint bei der Formulierung und Begründung ihrer Forderungen von der Voraussetzung auszugehen, daß die Hafenbauten in Basra noch nicht vergeben seien und Deutschland und England sich gemeinsam um die Erteilung einer solchen Konzession zu bewerben beabsichtigen; denn andernfalls wäre nicht zu verstehen, wie der englische Anspruch auf eine Beteiligung in Höhe von 50 Prozent als sehr maßvoll bezeichnet werden kann. Jene Voraussetzung trifft indessen nicht zu, da die Bagdadgesellschaft bereits wohltitulierte alleinige Inhaberin der fraglichen Konzession ist. Dieser Tatsache gegenüber kommt der Umfang der englischen Schiffahrt nach Basra nicht in Betracht. Auch wird die Bedeutung der englischen Führerrolle in der Schiffahrt dadurch abgeschwächt, daß der einzige Schienenstrang, der den Güterverkehr nach Basra zu vermitteln bestimmt ist, sich in deutschen Händen befinden wird.

Wir haben uns zu unserem bisherigen Angebot (20 Prozent durch Notenwechsel auf 40 Prozent zu erhöhen) sehr schweren Herzens und nur unter der Voraussetzung entschlossen, daß hierdurch der von uns gewünschte, wenigstens äußerliche Parallelismus mit der deutschen Beteiligung an der Flußschiffahrt zu erzielen sei. Wir können weder unser Angebot erhöhen noch auf den erwähnten Parallelismus verzichten. Die Beteiligung an dem Hafenbau in Bagdad steht der englischen Regierung nach wie vor zu den gleichen Bedingungen wie in Basra offen. Die englische Regierung braucht hiervon keinen Gebrauch zu machen, kann aber ebensowenig erwarten, daß wir sie für die Ablehnung der von uns freiwillig angebotenen Bagdadquote durch Erhöhung der Basraquote entschädigen.

Von der Quotenhöhe abgesehen, haben wir gegen die Fassung des Absatzes 1, 2 keine Bedenken. Wir empfehlen jedoch, hinter dem Worte „contracts" in Zeile 8* den Zusatz „if any" einzuschalten.

Absatz 3 beantragen wir zu streichen. Eine entsprechende Be-

---

* Vgl. Seite 247, Zeile 7 von unten.

stimmung steht bereits in Artikel 6 g der englisch-türkischen Konvention über den Schatt-el-Arab, die wir im Artikel 6 unseres Abkommens mit England akzeptieren, auch wird sie in dem Vertrag der Bagdadbahngesellschaft mit der türkischen Regierung zu bestätigen sein; ihre ausdrückliche Erwähnung in dem Übereinkommen mit England erscheint aber überflüssig und könnte zu mißverständlichen Auffassungen Anlaß geben.

Artikel 3

Clause a wird akzeptiert.

Clause b. Der uns zugemutete ausdrückliche Verzicht ist sachlich überflüssig, da die Bagdadeisenbahngesellschaft ihre Bahn- und Hafenrechte am Golf aufgibt und England sich gegen die Erteilung neuer Konzessionen in dieser Sphäre durch Abmachungen mit der Pforte sichern kann. Wenn die englische Regierung gleichwohl auf der Aufnahme der Klausel besteht, so geschieht dies offenbar im Hinblick auf die englische öffentliche Meinung. Die englische Regierung wird sich nicht im unklaren darüber sein, daß es für uns aus Erwägungen ähnlicher Art ein erhebliches Opfer bedeutet, auf ihren Wunsch einzugehen. Wenn wir uns gleichwohl zu dem gewünschten Zugeständnis entschließen, so müssen wir erwarten, daß England an anderer Stelle für die Rücksichten, die wir unserer öffentlichen Meinung schuldig sind, gleichfalls Verständnis zeigt.

Clause c. Der von England vorgeschlagenen Fassung stimmen wir unter der Voraussetzung zu, daß statt „within the provinces of Mosul and Bagdad" die Worte „in Ottoman territory east of Aleppo" gesetzt und hinter „Railway Company's lines" in Zeile 8* die Worte „or in contradiction with that Company's existing rights" eingefügt werden.

Artikel 4

Clause a wird in der neuen Fassung akzeptiert.

Clause b. An der Forderung, daß die Bagdadeisenbahngesellschaft mit 20 Prozent an dem Schiffahrtsunternehmen beteiligt wird, müssen wir aus den wiederholt dargelegten Gründen unter allen Umständen festhalten. Außerdem müssen wir nach wie vor Wert darauf legen, daß diese Zusage in eine Form gekleidet wird, die einen wenigstens äußerlichen Parallelismus mit der englischen Beteiligung an den Hafenbauten in Basra und eventuell Bagdad herstellt.

Clause c. Auf eine zeitliche Begrenzung der Transportrechte der Bagdadbahn können wir nicht eingehen, weil sich nicht übersehen läßt, innerhalb welcher Frist die Bahn bis Basra fertiggestellt werden kann, und weil die Bagdadeisenbahngesellschaft vorläufig noch durch rechtsgültig bestehende Verträge mit Mr. Lynch gebunden ist. So

---

* Vgl. Seite 248, Zeile 15 von unten.

lange keine anderweitige Verständigung zwischen der Deutschen Bank, Mr. Lynch, Lord Inchcape und dem Foreign Office erzielt ist, müssen wir auf Streichung des Passus von „not continue“ bis „they shall“ einschließlich (10. bis 16. Zeile*) bestehen.

Dagegen wollen wir uns damit einverstanden erklären, daß die Bagdadbahngesellschaft das Recht zu eigenen Transporten auf den Flüssen nur für die zum Bau ihrer Hauptlinie bis Basra bestimmten Materialien behalten soll.

Der zweite Absatz der Clause c wird akzeptiert.

Artikel 5

Mit der Einleitung und Clause a sind wir einverstanden.

Clause b will die englische Regierung auch auf den Fähr- und Motorbetrieb in Basra ausdehnen. Dies ist überflüssig und irreführend, da Basra am Schatt-el-Arab liegt und die Schiffahrt auf dem ganzen Schatt-el-Arab ohne weiteres für jedermann frei sein soll. Dagegen wäre es für die Bagdadgesellschaft von Wert, wenn ihr das Recht, mit Fähren oder kleineren Motorbooten von einem Ufer nach dem anderen zu fahren, für alle Stationen vorbehalten würde, wo die Bahn den Euphrat oder Tigris erreicht. Satz 1 der Clause b hätte hiernach zu lauten:

„The Bagdad Railway Company shall have the right to use at its stations on the rivers Tigris and Euphrates exclusively for the service of the railway and its port at Bagdad from one bank of such rivers to the respective opposite bank small launches of not more than .... tons British measurement as well as ferries for the transport of passengers and goods from one bank of said rivers to the other.“

Wegen der Höhe des Tonnengehalts, der von den Motorbooten nicht überschritten werden soll, behalten wir uns unsere Stellungnahme vor.

Artikel 6

Da wir auf den Bahnanschluß von Basra nach dem Persischen Golf verzichten, ist es von vitaler Bedeutung für uns, unbedingt sichere Garantien dafür zu erhalten, daß uns wenigstens der Wasserweg von Basra zum Golf rechtlich wie technisch stets offen stehen wird. Wir sind darauf angewiesen, daß der Schatt-el-Arab für die Schiffahrt aller Nationen ohne jede Differenzierung frei ist und die Fahrtrinne dauernd schiffbar gemacht und erhalten wird. Beide Grundsätze sind in der englisch-türkischen Konvention über den Schatt-el-Arab anerkannt. Aber diese Konvention bindet nur die beiden vertragschließenden Teile untereinander und keinen von ihnen gegenüber Deutschland. Bei den bevorstehenden deutsch-türkischen Verhandlungen werden wir darauf Bedacht zu nehmen haben, daß sich die Pforte auf die beiden für uns wichtigsten Grundsätze auch Deutsch-

* Vgl. Seite 249, Zeile 8 bis 11 von oben.

land gegenüber rechtsgültig festlegt. Angesichts der besonderen Stellung, die England im Gebiete des Schatt-el-Arab und im Persischen Meerbusen für sich in Anspruch nimmt, ist dies jedoch nicht ausreichend. Vielmehr müssen wir verlangen, daß die beiden Grundsätze uns gegenüber auch von England in bindender Weise anerkannt werden.

Diesem Erfordernis trägt der englische Gegenentwurf nicht Rechnung. Artikel 6 verpflichtet lediglich die deutsche Regierung zur Respektierung der englisch-türkischen Konvention. Aber dieser Verpflichtung Deutschlands steht, abgesehen von der in Absatz 2 enthaltenen Zusage wegen der internationalen Untersuchungskommission, keinerlei Bindung Englands gegenüber. Kommt die Kommission ihren Pflichten nicht nach, so hört Deutschlands Bindung auf. Was im übrigen zu geschehen hat, wird nicht gesagt.

Hiernach müssen wir verlangen, daß Artikel 5 unseres Entwurfs wiederhergestellt wird. Außerdem ist mit Rücksicht darauf, daß England die Suspensivbedingung der Schiffbarmachung des Schatt-el-Arab im Artikel 7 zu streichen wünscht, eine entsprechende Ergänzung des Artikels 5 erforderlich. Wenn England die Besorgnis hegt, daß die Fassung unseres Entwurfs türkische Empfindlichkeiten auslösen könnte, so sind wir gern bereit, die einleitenden Worte des Artikels der Formulierung des englischen Entwurfs vom 10. Juni 1913 anzupassen. Artikel 5 (jetzt 5a) würde somit lauten: His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government will use their best endeavours to secure that the Shatt-el-Arab shall be brought into and permanently kept in a satisfactory state of conservancy in order that sea-going vessels may always be assured of free and easy access to the port of Basra and to secure further that the navigation on the Shatt-el-Arab shall permanently be kept open for sea-going vessels, and be carried on on terms of absolute equality for the vessels of all nations, without regard either to the nationality of the vessels or to their cargoes.

Gegen Artikel 6, Absatz 1 des englischen Entwurfs wollen wir grundsätzlich keine Bedenken erheben. Da jedoch einige Bestimmungen, insbesondere Artikel 7, 8 der englisch-türkischen Konvention über den Schatt-el-Arab in der Praxis eine Anwendung finden könnten, die unsere Konsulargerichtsbarkeitsrechte beeinträchtigt, möchten wir nachstehenden Zusatz befürworten: It is nevertheless understood that this stipulation in no wise affects the privileges and immunities granted to the German Empire by the Capitulations.

Mit den Vorschlägen, die in Artikel 6, Absatz 2 enthalten sind, ist uns nicht gedient. Uns kommt es darauf an, daß an Ort und Stelle neben der englisch-türkischen Kommission ein Organ geschaffen wird, das die Tätigkeit dieser Kommission überwacht, und das mit seinem Rate gehört werden muß. Der Ersatz, den England uns bietet, wird diesem Zwecke nicht gerecht.

Das Haager Abkommen zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle vom 18. Oktober 1907 ist von der Türkei nicht ratifiziert[1], so daß es zweifelhaft ist, ob die guten Dienste der englischen Regierung ausreichen werden, um die Pforte zur Annahme einer dort vorgesehenen internationalen Untersuchungskommission zu bewegen. Abgesehen hiervon sind diese Untersuchungskommissionen ein so schwerfälliger Apparat, daß sie für die Bedürfnisse des Handels und der Schiffahrt, die schnelle Entscheidungen fordern, kaum nützliche Arbeit verrichten dürften. Endlich hat das Votum der Kommission in keiner Weise die Bedeutung des Schiedsspruchs oder sonst irgend eine obligatorische Wirkung. Das Votum läßt, wie das Haager Abkommen in Artikel 35 ausdrücklich feststellt, den Parteien volle Freiheit in Ansehung der Folge, die ihm zu geben ist. Wir hätten also, wenn die Untersuchungskommission nach mühsamen und zeitraubenden Verhandlungen schließlich gegen die Schatt-el-Arab-Kommission votieren sollte, nicht die geringste Gewähr, geschweige denn einen rechtskräftigen Anspruch darauf, daß diese Stromkommission ihr Verhalten ändert oder durch eine andere, den Erfordernissen des Handels besser gerecht werdende Institution abgelöst wird.

Unter diesen Umständen glauben wir, unseren Vorschlag aufrechterhalten zu sollen. Die Besorgnis der englischen Regierung, daß das gleichzeitige Bestehen zweier Körperschaften den Interessen der Schiffahrt abträglich sein würde, vermögen wir nicht zu teilen, da das Überwachungskomitee nur beratende Stimme haben und aus den Konsuln der an der Basraschiffahrt beteiligten Mächte gebildet werden soll, die sich durch unsachgemäße Ratschläge nur ins eigene Fleisch schneiden würden. Wir schlagen daher vor, daß im Artikel 6 der Absatz 2 des englischen Entwurfs gestrichen und an seine Stelle der Artikel 6 des deutschen Entwurfs gesetzt wird. Im dritten Satze könnte der Passus „that the Shatt-el-Arab shall... to the port of Basra and" fortfallen, dagegen legen wir auf Beibehaltung der zweiten Hälfte des dritten Satzes und des ganzen vierten Satzes Wert, damit auch hinsichtlich der Abgabenfrage eine Bindung Englands uns gegenüber erfolgt. Wir setzen hierbei voraus und werden dies bei unseren Besprechungen mit der Pforte noch ausdrücklich festzulegen suchen, daß für die Hafenboote der Bagdadbahn in Basra, auch wenn sie das gegenseitige Ufer erreichen, keine Abgabe erhoben werden soll. Es ist klar, daß eine Abgabe von zum Beispiel einem Franken per Tonne für den Verkehr von einem Ufer des Stromes zum andern prohibitiv sein müßte; was ein solches Boot im Pendelverkehr einnehmen kann, würde weniger sein als die Abgabe. Unseres Erachtens kann die Abgabe nur von den seewärts ein- und ausgehenden Schiffen erhoben werden; für die Zwecke der Bagdadbahn und den Pendelverkehr an ihren Stationen ist eine Flußregulierung überhaupt entbehrlich.

Artikel 7

Mit dem Fortfall der Suspensivklauseln a, b und c sind wir einverstanden, falls sich die darin vorgesehenen Bedingungen noch vor Unterzeichnung unserer Abmachung mit England erfüllen lassen.

Was Clause d anlangt, so steht und fällt unser Verzicht auf den Bahnanschluß nach dem Persischen Golf mit der Frage, ob der Schatt-el-Arab schiffbar gemacht und erhalten wird. Wenn die Suspensivbedingung nicht den Beifall der englischen Regierung findet, so könnte statt dessen eine Resolutivbedingung in Frage kommen etwa des Inhalts, daß sich die vertragschließenden Teile den Rücktritt von dem Vertrage vorbehalten, falls es nicht binnen einer näher zu bestimmenden Frist gelingt, den Schatt-el-Arab in den Zustand dauernder Schiffbarkeit zu versetzen. Sollte das Foreign Office auch hiergegen Bedenken hegen, so würden wir nicht anstehen, als besonderen Beweis unseres Vertauens in die Loyalität und den guten Willen der englischen Regierung auf die Bedingung ganz zu verzichten.

Artikel 8

wird akzeptiert.

Randnotiz:

[1] Dagegen hat die Pforte das alte Haager Abkommen von 1899 ratifiziert, das insoweit noch in Geltung ist und im wesentlichen die gleichen Bestimmungen über die Untersuchungskommission enthält, wie das neue Abkommen.
Wir können wohl abwarten, ob England uns mit dieser Replik kommt.

Nr. 14 787

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 613 London, den 4. November 1913

Ich habe den Inhalt des hohen Erlasses über Fortsetzung der Bagdadbahnverhandlungen sowie seiner Anlage * zum Gegenstand ausführlicher mündlicher Besprechung mit dem Chef des Departements für den Nahen Osten im Foreign Office und mit dem zuständigen Referenten gemacht. Es wäre verfrüht, über die hierbei gewonnenen Eindrücke im einzelnen zu berichten, da sowohl das Handelsamt wie das indische Ministerium bei den Verhandlungen eine gewichtige Stimme besitzen und Sir Edward Grey sich die Endentscheidung über die einzelnen Punkte vorbehalten hat.

---

* Siehe Nr. 14 786 nebst Anlage.

Das Foreign Office bittet, über die Fortschritte der Verhandlungen mit Dschawid*, sobald Resultate vorliegen, welche auf die in vorliegender Konvention behandelten Gegenstände Bezug haben, hiervon unterrichtet zu werden; ebenso von etwaigen Ergebnissen des Meinungsaustausches mit Frankreich, insbesondere in bezug auf die Bahnlinie Aleppo—Meskene; endlich bittet das Foreign Office, es möchten, falls möglich, die Namen derjenigen Stationen angegeben werden, für welche der Fährbetrieb mit Fähre oder kleinen Dampfbooten der Bagdadbahngesellschaft erwünscht erscheint.

R. v. Kühlmann

Nr. 14788

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 617 London, den 5. November 1913

Dschawid Bey hat aus Berlin an Hakki Pascha telegraphiert, dieser möchte ihm Entwurf für die von der Bagdadbahngesellschaft abzugebenden Deklarationen schicken. Hakki Pascha hinwiederum hat das Foreign Office gebeten, ihm den Text für diese Deklaration, der England befriedigen würde, zu übermitteln. Grey hat dies zugesagt und mich vertraulich von vorstehendem verständigen lassen. Er wird uns morgen seinen Entwurf mitteilen** und ihn Hakki Pascha erst zusenden, wenn er sicher ist, daß auch die deutsche Regierung ihn billigt. Zugleich läßt Sir E. Grey, falls dies bei uns genehm, anregen, die eventuellen Abmachungen mit Dschawid Bey zunächst nur zu paraphieren, damit vor endgültiger Unterzeichnung die deutsch-englischen und deutsch-türkischen Dokumente in vollkommene Übereinstimmung gebracht werden können.

R. v. Kühlmann

Nr. 14789

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 619 London, den 6. November 1913

Es dürfte empfehlenswert sein, der deutsch-türkischen Konvention über die Bagdadbahn und verwandte Fragen eine Schiedsgerichtsklausel

---

* Dschawid Bey war Ende Oktober in Berlin zu Verhandlungen über die Bagdadbahn im Zusammenhang mit den deutsch-französischen Verhandlungen eingetroffen. Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI.

** Vgl. das folgende Schriftstück.

in der Fassung des Artikels 8 in dem deutsch-englischen Konventionsentwurf anzufügen. Abgesehen von den zahlreichen andern, möglicherweise bei der Auslegung dieser Konvention sich ergebenden Meinungsverschiedenheiten scheint es wünschenswert, Entscheidungen der Schatt-el-Arab-Schiffahrtskommission insbesondere in Fragen der Schiffahrtsabgaben einem solchen gegebenenfalls nur aus einem Sachverständigen bestehenden Schiedsgerichte unterbreiten zu können.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 790

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 626 London, den 7. November 1913

In Ergänzung anderweitiger Berichterstattung* beehre ich mich, Euerer Exzellenz Abschrift einer Verbalnote gehorsamst einzureichen, welche mir vom Foreign Office mit der dringenden Bitte um eilige Behandlung zugestellt worden ist.

R. v. Kühlmann

Anlage

Abschrift

Foreign Office, November 7th, 1913

Sir E. Grey presents his compliments to the German Chargé d'Affaires and has the honour to state, for the confidential information of the German Government that Hakki Pasha has recently communicated to the Foreign Office a telegram which His Highness has received from Djavid Bey, at present in Berlin, asking for the full text of the declarations which, in the opinion of His Highness, should be signed by the Ottoman Government and the Bagdad Railway Company with reference to the terminus of the line and cognate matters.

Hakki Pasha, wishing to expedite the negotiation and to preclude all possibility of misunderstanding, has requested His Majesty's Government to assist him in the preparation of a draft, and Sir Edward Grey, with similar objects, has, as Herr von Kühlmann is aware, authorised his Department to enter into informal, and mutually noncommittal, communication with the German Embassy on the subject.

* Vgl. Nr. 14 788.

His Majesty's Government now propose to inform Hakki Pasha forthwith that the following text appears to meet the case:

Article 1. La Société du chemin de fer de Bagdad renonce à la concession de la construction et de l'exploitation de l'embranchement partant de Basra (Zobéir) ou de toute autre point de la ligne et aboutissant à un point de Golfe Persique (article 1 No. 4 de la Convention du 20 Février/5 Mars 1903) ainsi qu'au droit de construire et exploiter un port à un point situé au Golfe Persique (article 23 de cette même convention).

Article 2. Les droits de la Société concernant la construction et l'exploitation des Ports à Bagdad et à Basra (article 23 de la convention précitée) seront conférés à deux sociétés anonymes ottomanes ad hoc. Les conventions relatives à ces ports et les statuts des sociétés à constituer contiendront des dispositions sauvegardant expressément les droits de la Commission Fluviale à établir pour l'amélioration des conditions de navigation sur le Chatt-el-Arab. Les conventions et statuts sus-mentionnés contiendront également des dispositions assurant aux marchandises transportées par voie d'eau et à celles transportées par chemin de fer un traitement identique.

Article 3. La Société du chemin de fer de Bagdad, ayant pris connaissance de la convention Anglo-Ottomane concernant les chemins de fer en Turquie d'Asie, parafée à Londres le 12 août 1913, déclare, en tant qu'elle entre en cause, adhérer aux stipulations de ladite convention.

Article 4. Le Gouvernement Impérial Ottoman s'engage à exécuter les travaux nécessaires à l'amélioration des conditions de navigation sur le Chatt-el-Arab. Cet article sera interprété d'après les recommandations indiquées à l'annexe No. 1 *.

Sir Edward Grey would be grateful if he could be informed as soon as possible whether this text commends itself to the German Government and, in the contrary case, if they would formulate their objections at their earliest convenience.

Sir Edward Grey has no doubt that the German Government share the views of His Majesty's Government as to the great desirability of a rapid conclusion of these negotiations.

---

* Annex Number I would contain the recommendations drawn up at the Conference held at the Foreign Office on September 9th 1913. Annex ist „Recommendations", Anlage zu Bericht 508 vom 9. September 1913 [identisch mit Nr. 14 783, Anlage].

Nr. 14 791

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 636 London, den 10. November 1913

Das Foreign Office läßt mir die in Abschrift gehorsamst beigefügte französische Übersetzung* der als Annex zu den deutsch-türkischen Abmachungen gedachten „Recommandations“ zugehen.

R. v. Kühlmann

Anlage

Annexe No. I.

Liste de recommandations à faire à la Commission fluviale du Chatt-el-Arab.

Chapitre I.

1. La Commission se mettrait à l'œuvre dans le plus bref délai possible.

2. La Commission entreprendrait une étude préliminaire d'au moins un an avant de recommander que des frais considérables soient consacrés à des travaux d'art permanents.

3. La Commission viserait de prime abord une profondeur de 24 pieds au dessous du niveau de la pleine mer de la grande marée.

4. La position d'un banc de sable dans le chenal du fleuve en aval de Mohammera serait indiquée par des bouées à placer le plus tôt possible.

5. Des bouées d'amarre, réservées dans la mesure du possible aux diverses compagnies de navigation, seraient placées dans le port de Basra dans un bref délai.

6. La Commission pourrait avoir avantage à prendre comme modèle, d'une manière générale, les arrangements analogues de la Commission du Danube en tant que ces derniers seraient applicables au cas présent.

Chapitre II.

1. Etant donné que les droits seront perçus à raison du tonnage et sans distinction sur tout bâtiment à force motrice qui passerait la barre à l'embouchure du fleuve, il serait à recommander que:

(a) Un droit réduit, (inférieur au maximum d'un franc par ton à prélever éventuellement) serait à percevoir afin de satisfaire au

---

* Siehe Anlage.

service d'un emprunt suffisant à couvrir les dépenses du personnel et de l'étude préliminaire susmentionnée ainsi que les autres débours indispensables. Ledit droit suffirait à faire face au paiement des intérêts et de l'amortisation de l'emprunt dans un délai de trente ans.

(b) Le cas échéant il serait émis des emprunts ultérieurs, destinés à couvrir les frais des travaux que la Commission se déciderait à entreprendre.

2. Il est d'ailleurs à recommander que de revenus spécifiques telles que les recettes douanières de Basra, ou leur excédant, soient assignés au service des emprunts mentionnés sous les catégories (a) et (b), et que, en tant que les droits de tonnage à percevoir n'y suffiraient pas, tout déficit soit comblé au moyen des revenus spécifiques, qui seraient à réserver eventuellement aux fins requises.

Nr. 14 792

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Konzept

Nr. 1935 Berlin, den 12. November 1913

Auf den Bericht Nr. 626 vom 7. d. Mts.*

Zu dem von Sir E. Grey vorgeschlagenen Texte für die von der Bagdadeisenbahngesellschaft der türkischen Regierung gegenüber abzugebenden Erklärungen haben wir folgendes zu bemerken:

Artikel 1

wird akzeptiert.

Artikel 2

Die Fassung des englischen Entwurfs entspricht nicht mehr der heutigen Verhandlungslage. Die englische Regierung hat uns erklärt, daß sie sich nur für den Hafen von Basra interessiert und auf unser Angebot wegen des Hafens von Bagdad keinen Wert legt. Unsere Interessenten beabsichtigen daher, sich der türkischen Regierung gegenüber das Recht vorzubehalten, den Bau und Betrieb der Hafenanlagen in Bagdad nach ihrer Wahl entweder einer ad hoc zu konstituierenden Hafengesellschaft zu übertragen oder durch die Bagdadeisenbahngesellschaft selbst bewirken zu lassen. Der erste Satz des englischen Vorschlags wäre dementsprechend zu ändern.

Auch der zweite Satz des Artikels 2 scheint uns der tatsächlichen Lage der Dinge nicht gerecht zu werden. Einmal wäre dieser Satz

---

* Siehe Nr. 14 790.

von vornherein nur auf den Hafen von Basra, nicht auf den Hafen von Bagdad anwendbar, der nicht am Schatt-el-Arab liegt. Sodann dürfte seine Fassung sachlich zu allgemein gehalten sein. Für die englischen Zwecke genügt es wohl, wenn lediglich zum Ausdruck gebracht wird, daß die Kontrollrechte, die der Pforte in Ansehung des Hafens von Basra zustehen, durch die Schatt-el-Arab-Kommission ausgeübt werden sollen (vergleiche Artikel 2 Clause d, Absatz 3 des letzten englischen Entwurfs zum deutsch-englischen Bagdadabkommen).

Gegen den dritten Satz des Artikels 2 haben wir sachlich keine Einwendungen zu erheben, auch sind wir damit einverstanden, daß diese Bestimmung zugleich auf den Hafen in Bagdad erstreckt wird. Wir möchten jedoch empfehlen, daß der darin behandelten Frage des Ausschlusses der differentiellen Behandlung der Waren ein besonderer Artikel eingeräumt wird.

Artikel 3

Das in London am 12. August 1913 paraphierte englisch-türkische Abkommen über die Eisenbahnen in der asiatischen Türkei ist unseres Wissens bisher weder der Kaiserlichen Regierung noch der Bagdadeisenbahngesellschaft mitgeteilt worden *. Abgesehen hiervon halten wir es aus formellen Gründen nicht für zweckmäßig, die Beziehungen der Bagdadeisenbahngesellschaft zur türkischen Regierung durch Sanktionierung einer Abmachung der englischen Regierung mit der Pforte zu regeln. Unsere Interessenten legen entscheidenden Wert darauf, daß diese Beziehungen wie bisher, so auch in Zukunft durch unmittelbare Vereinbarungen der Bagdadeisenbahngesellschaft mit der türkischen Regierung ihre Regelung finden. Wir schlagen daher vor, daß diejenigen Bestimmungen der englisch-türkischen Konvention, deren ausdrückliche Bestätigung der englischen Regierung erwünscht und uns unbedenklich erscheint, i n h a l t l i c h in die von der Bagdadeisenbahngesellschaft abzugebende Erklärung aufgenommen werden. Soweit uns bekannt, kommt es der dortigen Regierung im wesentlichen auf den Ausschluß jeder differentiellen Behandlung auf der Bagdadbahn an, den unsere Interessenten gern zusichern wollen. Auch sind unsere Interessenten schon jetzt zu der von England gewünschten Zusage wegen rechtzeitiger und wirksamer Bekanntgabe etwaiger Tarifänderungen bereit.

Artikel 4

Die Frage der Regelung der Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab interessiert in erster Linie die Kaiserliche Regierung und die deutschen Schiffahrtskreise, für die Bagdadeisenbahngesellschaft ist sie von sekundärer Bedeutung. Eine Bezugnahme auf das Protokoll vom 9. September 1913 **, das aus vertraulichen Beratungen von Vertretern

---

* Vgl. dazu Nr. 14 767, Fußnote ***.

** Siehe Nr. 14 783, Anlage.

der deutschen und der englischen Regierung unter Zuziehung von Schiffahrtssachverständigen hervorgegangen ist, erscheint uns daher nicht zweckmäßig. Die Bagdadeisenbahngesellschaft wird sich in ihrem Vertrage mit der türkischen Regierung auf eine allgemeine Feststellung des Grundsatzes zu beschränken haben, daß der Schatt-el-Arab schiffbar zu machen und mindestens bis zum Hafen von Basra dauernd schiffbar zu erhalten ist. Alle Einzelheiten dürften der Regelung durch die Staatsverträge zwischen der deutschen Regierung einerseits und der englischen Regierung und der Pforte andererseits vorzubehalten sein.

Abgesehen von den im wesentlichen für die Bagdadeisenbahngesellschaft verpflichtenden Punkten, die in dem englischen Vorschlag geregelt sind, werden in den Vertrag zwischen der Bagdadbahn und der türkischen Regierung selbstverständlich auch einige von den im deutsch-englischen Abkommen zum Nutzen unserer Interessenten vorgesehenen Bestimmungen aufzunehmen sein, unter anderem die Festlegung gewisser Grundsätze für den Fall des Baus einer Zweiglinie von Basra nach dem Persischen Golf und die Sicherstellung der von der Bagdadeisenbahngesellschaft in Anspruch genommenen Befugnis, an ihren Stationen auf dem Euphrat und Tigris einen Lokalverkehr mit Dampfschiffen, Motorbooten, Fähren usw. zu unterhalten.

In dem anliegenden Gegenentwurf sind die aus vorstehenden Erwägungen sich ergebenden Abänderungen und Ergänzungen berücksichtigt*.

Euer pp. ersuche ich ergebenst, Sir E. Grey unter Mitteilung einer Abschrift dieses Entwurfs von unserer Auffassung zu unterrichten. Zugleich bitte ich dem Minister zu sagen, daß wir seiner Anregung, die Abmachungen mit Dschawid Bey zunächst nur zu paraphieren, gern entsprechen werden.

Zu Ew. pp. persönlicher Information bemerke ich, daß die in dem Protokoll vom 9. September als erwägenswert angedeutete Verpfändung der Eingangszölle von Basra für die von der Commission fluviale aufzunehmenden Anleihen die von unseren Interessenten gegenüber Dschawid Bey verfolgten Pläne insofern kreuzt, als die Deutsche Bank für den Ausbau der Strecke Bagdad—Basra als Sicherheit die Zölle von Basra, Bagdad und Alexandretta ins Auge gefaßt hat. Ob es sich empfiehlt, die englische Regierung schon jetzt hierauf aufmerksam zu machen, oder ob besser zunächst der Abschluß der Vereinbarungen mit Dschawid Bey abzuwarten sein wird, ist eine taktische Frage, die nur nach Lage der dortigen Verhältnisse zu beantworten ist.

---

* Der Gegenentwurf (siehe Anlage) war von der Deutschen Bank ausgearbeitet und von dem Auswärtigen Amt wörtlich übernommen.

Ew. pp. glaube ich in dieser Beziehung das Weitere lediglich anheimstellen zu sollen.

Zimmermann

Anlage

I.

La Société du Chemin de Fer de Bagdad renonce à la concession de la construction et de l'exploitation de l'embranchement partant de Basra (Zobéir) ou de tout autre point de la ligne et aboutissant à un point du Golfe Persique (Article I, numéro 4 de la Convention du 20 Février/5 Mars 1903) ainsi qu'au droit de construire et exploiter un port à un point situé au Golfe Persique (Article 23 de cette même convention).

II.

La Société du Chemin de Fer de Bagdad confirme qu'elle continuera comme par le passé à appliquer à toutes les marchandises d'une catégorie identique qui pourront lui être présentées en vue d'être transportées par chemin de fer, entre les mêmes stations et dans les mêmes conditions, un régime parfaitement égal, tant pour le tarif en vigueur qui leur sera imposé que pour les facilités dont elles jouiront, quels que soient respectivement:

a) le pays d'origine des marchandises importées dans l'Empire Ottoman,

b) le pays de destination des marchandises exportées de l'Empire Ottoman,

c) les pays d'origine et de destination des marchandises en transit par l'Empire Ottoman et

d) le pavillon et l'armateur des bâtiments sur lesquels les marchandises sont importées ou exportées par les ports Ottomans.

La Société du Chemin de Fer de Bagdad consent en outre à ce que les délais fixés par l'Article 21 de son Cahier des Charges, touchant les avis préalables à donner en cas de modifications des conditions ou des prix des Tarifs, soient uniformément portés à deux mois.

Ces avis seront insérés dans le Journal Officiel du Gouvernement Impérial Ottoman et dans le Journal de la Chambre de Commerce Ottomane de Constantinople. Les mots „les mêmes conditions" employés dans le présent article signifient les mêmes conditions de poids, d'emballage et de vitesse (grande, petite ou autre), la même catégorie de marchandises et les mêmes stations de départ et d'arrivée.

Ces dispositions s'étendront dans la mesure où elles y sont applicables au régime appliqué par la Société du Chemin de Fer au transport des voyageurs entrant dans l'Empire Ottoman, le quittant ou traversant son territoire, et de leurs bagages. Toutefois elles ne s'appli-

queront pas au transport des émigrés et des indigents et de leurs bagages. Au fins du présent alinéa, le terme „émigrés“ se rapporte aux personnes venues s'établir dans les limites de l'Empire Ottoman qui sont transportées par les soins de la Commission des Emigrés.

III.

En cas d'exécution d'un embranchement de Bassorah ou de tout autre point de la ligne principale, au Golfe Persique, des arrangements seront conclus en vue de faciliter le trafic direct, sans rupture de charge, de et vers le réseau du Chemin de Fer de Bagdad, et il y aura sur cet embranchement une protection complète contre toute tarification différentielle, soit directe ou indirecte, comme cela est prévue à l'Article II, alinéa 1 pour le Chemin de Fer de Bagdad.

IV.

Le Gouvernement Impérial Ottoman s'engage à exécuter les travaux nécessaires pour l'amélioration des conditions de la navigation sur le Schatt-el-Arab, comme aussi de maintenir le chenal du fleuve libre de toutes espèces d'obstacles, de manière que les navires de mer d'un tirant de 24 pieds, puissent passer sans encombre, au moins jusqu'au port de Bassorah.

V.

La construction et l'exploitation du Port de Bassorah, prévues à l'Article 23 de la Convention du Chemin de Fer de Bagdad du 5 Mars 1903, seront assurées par une Société Anonyme Ottomane à former dans ce but et dont les actes de Concession et les Statuts, seront arrêtés d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial Ottoman et la Société du Chemin de Fer de Bagdad.

Le Gouvernement Impérial Ottoman se réserve le droit de conférer ses droits de contrôle sur le port de Bassorah, à la commission qu'il se propose de charger de l'amélioration et du maintien de la navigabilité du Schatt-el-Arab.

VI.

En ce qui concerne le Port de Bagdad, la Société du Chemin de Fer de Bagdad aura le droit, soit de le construire et de l'exploiter elle-même, soit de conférer la construction et l'exploitation à une Société à constituer ad hoc dont la concession et les statuts seront analogues à ceux de la Société à former pour la construction et l'exploitation du port à Basra.

VII.

Aucuns frais généralement quelconques, n'importe sous quel titre, ne seront imposés dans les ports de Bassorah et de Bagdad aux navires et aux marchandises, quels que soient la nationalité, le propriétaire, le pays d'origine ou de destination, des marchandises, et quels que soient les lieux de provenance ou de destination des navires

et des marchandises, en tant qu'il ne s'agira pas d'une mesure générale applicable indistinctement et uniformément à tout le monde, sans exception et sans privilège spécial d'aucune sorte, en faveur de qui que ce soit.

Pour tout ce qui concerne le stationnement, l'embarquement et le débarquement des navires dans ces deux ports, aucuns privilèges ou facilités ne sauraient être accordés à des navires généralement quelconques, en tant qu'ils ne seront pas accordés également et dans les mêmes conditions, à tous les autres navires.

VIII.

La Société du Chemin de Fer de Bagdad aura le droit d'assurer les communications avec ses stations, partout que de besoin, par l'établissement de services de transbordement entre les deux rives des fleuves, au moyen de remorqueurs, de barcasses ou de toutes autres embarcations à vapeur ou à moteur, chalands etc. de 80 tonnes registre anglais au maximum. La Société aura également le droit d'affecter à ces mêmes services des ferry-boats d'un tonnage supérieur.

Ce matériel fluvial jouira de toutes les exemptions de droits d'entrée et autres, dont jouit le matériel roulant du Chemin de Fer, et il sera de même exonéré de tous impôts, redevances ou taxes généralement quelconques, de navigation et autres.

Les combustibles nécessaires pour ces services, jouiront de la franchise douanière au même titre que ceux consommés par le Chemin de Fer, et celui-ci aura le droit d'en opérer le transport dans les mêmes conditions que ceux destinés à son exploitation.

Les recettes des services susvisés, restent acquises à la Société du Chemin de Fer de Bagdad.

Nr. 14 793

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 649 London, den 14. November 1913

Den von uns vorgeschlagenen Text für die von der Bagdadeisenbahngesellschaft der türkischen Regierung gegenüber abzugebenden Erklärungen * habe ich nicht verfehlt, dem Foreign Office zu übermitteln und in Abwesenheit Sir Edward Greys mit dem Direktor des orientalischen Departements, Mr. Clerk, vorläufig zu besprechen. Mr. Clerk hat mir zugesagt, uns baldmöglichst offizielle Antwort zugehen zu lassen. Aus der Antwort ergab sich, daß die englischen Ab-

* Siehe Nr. 14 792, Anlage.

änderungswünsche sich voraussichtlich auf folgende Punkte erstrecken werden:

Die Aufnahme einer Bestimmung ungefähr wie folgt: „Les conventions et statuts susmentionnés contiendront également des dispositions assurant aux marchandises transportées par voie d'eau et à celles transportées par chemin de fer un traitement identique."

Ferner eine Modifikation im Wortlaut des Artikels 4, etwa in dem Sinne: „Les travaux viseraient à ce qu'une profondeur de 24 pieds au-dessous du niveau de la pleine mer de la grande marée soit atteinte."

Die Sachverständigen halten eine ganz unqualifizierte Bindung auf Erreichung einer Fahrwassertiefe von 24 Fuß bei dem jetzigen Stande der Studien an Ort und Stelle nicht für tunlich.

Über Artikel 8, Absatz 1 muß mit Lord Inchcape gesprochen werden. Wie bereits berichtet, wünschen die Engländer anscheinend Namhaftmachung der Punkte, wo Fähren-* beziehungsweise Bootsverkehr stattfinden soll.

Ferner bittet Foreign Office den Punkt wegen Hafen von Bagdad vorläufig offen zu halten. Ich habe den Eindruck, daß, nachdem ich kategorisch erklärt habe, Deutschland könne unter keinen Umständen in Basra mehr als 40 Prozent konzedieren, die Engländer versuchen werden, auf unseren vorigen Vorschlag von 40 Prozent für Basra und Bagdad zurückzukommen. Wie ich ganz vertraulich unter der Hand erfahre, bestand bei Lord Inchcape die Neigung, in Bagdad einen besonderen Hafen für seinen Flußdienst zu bauen, da die Konzession der Bagdadbahn in Bagdad nach englischer Auffassung zwar ein Hafenbaurecht, aber kein Hafenbaumonopol einräume. Jetzt aber sei Lord Inchcape der Überzeugung, daß es für die Schiffahrtsgesellschaft vorteilhafter sei, den Hafen der Bagdadbahn zu benutzen und auch an dem Kapital dieses Hafens beteiligt zu sein. Einstweilen sind dies aber nur Strömungen, die noch keinen offiziellen Ausdruck gefunden haben.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 794

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 651 London, den 17. November 1913

Bei den mündlichen Besprechungen unserer neuesten Vorschläge in Sachen der Bagdadbahn habe ich erhaltener Weisung gemäß betont,

---

* Siehe Anlage.

wir setzten voraus, daß für die Hafenboote der Bagdadbahn in Basra, auch wenn sie das gegenseitige Ufer erreichten, keine Abgabe erhoben werden soll. Da sich hierbei eine Verschiedenheit der Auffassung ergab, legte ich unsere Auffassung schriftlich nieder.

In der in Abschrift gehorsamst beigefügten Note* teilt mir das Foreign Office in Beantwortung unserer Darlegungen mit, daß sowohl nach Anschauung der englischen als auch der türkischen Regierung Fahrzeuge, welche in regelmäßiger Fahrt Reisende und Fracht auf dem Schatt-el-Arab befördern, auch wenn sie die Barre nicht überschreiten, in geringem Maße zu den Flußabgaben beitragen sollten. Denn obwohl solche Fahrzeuge von den Arbeiten an der Flußmündung keinen unmittelbaren Nutzen zögen, so würden doch die Arbeiten der Flußkommission ihnen in gewissem Umfange zustatten kommen. Deshalb erscheine eine Heranziehung dieser Fahrzeuge zu einer reduzierten Abgabe gerechtfertigt. Die englische Regierung ist bereit, über die Einzelheiten und die Höhe dieser Abgaben etc. in Verhandlungen einzutreten.

R. v. Kühlmann

Anlage

No. 51 713/13 — Foreign Office, 15th November 1913
Immediate

I have the honour to acknowledge the receipt of the note which you were good enough to address to me on the 4th inst. relative to the levy of shipping dues in the Shatt-el-Arab.

In reply I have to inform you that, in the view of his Majesty's Government, and, so it is understood, in that also the Ottoman Government, at any rate vessels carrying on the regular transport of passengers and cargo on the Shatt-el-Arab, even if not crossing the bar, should contribute on a reduced scale to the river dues, regard being had to the fact that they will not directly benefit from the works at the bar of the river, but probably to a minor extent from other services rendered by the Commission.

It therefore seems just that they should contribute to the expenses of the Commission on a reduced scale — a point which can be discussed further with the German Government at an early date should they desire to do so.

(sig.) Crowe

---

* Siehe Anlage.

Nr. 14 795

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 659 London, den 21. November 1913

Bei Besprechung unserer Vorschläge für die deutsch-türkische Konvention in Sachen der Bagdadbahn und der mesopotamischen Schiffahrt zwischen dem Foreign Office und den anderen englischen Regierungsstellen sind in Einzelheiten abweichende Meinungen zutage getreten. Es hat deshalb gestern eine Kollektivbesprechung aller beteiligten Ressorts stattgefunden. Die Mitteilung auf unsere letzten Vorschläge ist mir auf Sonnabend, spätestens Montag, versprochen worden.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 796

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 664 London, den 24. November 1913

Auf die weisungsgemäß * Sir Edward Grey gemachte Mitteilung, daß wir die Abmachungen mit Dschawid Bey zunächst nur zu paraphieren beabsichtigten, übersendet mir das Foreign Office die in Abschrift beigefügte Note **, in der die englische Regierung ihren Dank für die Mitteilung ausspricht und hinzufügt, daß die englisch-türkische Konvention über Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris und über die Schiffahrtskommission auf dem Schatt-el-Arab schon vor längerer Zeit gezeichnet wurde, wie dies dem Kaiserlichen Botschafter mitgeteilt worden sei. Einem damals gleichzeitig vom Kaiserlichen Botschafter geäußerten Wunsche entsprechend werde die englische Regierung die Veröffentlichung dieser englisch-türkischen Abmachung für einige Wochen aufschieben, wünsche aber, dem Parlament bei seinem Wiederzusammentritt die Dokumente mitzuteilen, und hoffe deshalb, daß die gesamten Abkommen vor Beginn des neuen Jahres abgeschlossen sein möchten.

Weiter teilt die englische Regierung mit, daß sie die vollkommene Übereinstimmung der verschiedenen Verträge für sehr wichtig und es

* Vgl. Nr. 14 792.
** Siehe Anlage.

für empfehlenswert halte, daß Abkommen, welche jetzt mit Dschawid Bey oder Hakki Pascha besprochen würden, zunächst nur paraphiert würden bis zum endgültigen Abschluß der deutsch-englischen Verhandlungen.

Zum Schlusse stellt Sir Edward Grey eine baldige Antwort auf unsere materiellen Vorschläge in Aussicht.

R. v. Kühlmann

Anlage

Immediate and confidential
No. 52 549/13 Foreign Office, 22nd November, 1913

I have the honour to acknowledge the receipt of your note of the 14th instant in which you state that, as the negotiations between Germany, Great Britain and Turkey relative to the Bagdad Railway are to form one whole, and as it appears highly desirable that the arrangements incorporated in the different treaties and conventions should exactly correspond, it seems expedient for the present merely to initial the agreements with the Turkish Government, in order that it may be easier to insert any necessary alterations in order to bring about complete conformity. You add that, for this reason, the German Government will for the present only initial the agreements to be concluded with Djavid Bey at Berlin.

In conveying to you the thanks of His Majesty's Government for this communication, I have to inform you that the agreement between His Majesty's Government and the Ottoman Government relating to railways in Asiatic Turkey will not be signed yet; but the agreements relating to the Euphrates and Tigris Navigation Concession and to the Shatt-el-Arab Conservancy Commission were, as I have already informed His Highness the German Ambassador privately, signed some months ago.

In accordance, however, with the semi-official statement which His Highness made some time ago, that the German Government would regard it as very conciliatory if His Majesty's Government did not publish their agreements with Turkey pending the conclusion of the Anglo-German agreement, His Majesty's Government will defer such publication for some weeks, though they desire to lay papers before Parliament reassembles, and they therefore trust that all the agreements may be concluded before December 31st, 1913.

I have to state further that His Majesty's Government are in full agreement with the German Government as to the importance of complete concordance, and they are also of opinion that any agreements now under discussion with Djavid Bey or Hakki Pasha in which the

three Powers, Germany, Turkey, and Great Britain, are interested, should be merely initialled pending direct discussion between Germany and Great Britain.

In conclusion, I have to add that I hope to furnish you at an early date with the observations of His Majesty's Government on the German counter-draft, which you were good enough to communicate to this Department, of the proposed agreement between the Ottoman Government and the Bagdad Railway Company.

(for Sir E. Grey)

(sig.) Eyre A. Crowe.

Nr. 14 797

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 665 London, den 24. November 1913

Wie ich aus dem asiatischen Departement streng vertraulich und unter der Hand erfahre, hat Hakki Pascha im Gespräche einem Vertreter des Foreign Office gegenüber geäußert, nach seinen Nachrichten machten die Besprechungen in Berlin *, soweit sie die Wünsche der Smyrna—Aidin-Bahn beträfen, keine befriedigenden Fortschritte. Er habe den Eindruck, daß die englischen Wünsche in dieser Beziehung nicht durchdringen würden. Worin diese Wünsche im einzelnen bestehen, ist mir nicht bekannt, da von den „certain desiderata of the Smyrna—Aidin Railway Company" in den englischen offiziellen Schriftstücken nur der Anschluß an das Netz der anatolischen Bahnen erwähnt wird. Ich möchte aber nicht verfehlen, darauf hinzuweisen, daß Sir Edward Grey auf diesen Punkt großes Gewicht legen wird, und daß es viel leichter sein wird, ihn zur Annahme der uns am Herzen gelegenen Punkte zu bestimmen, falls es möglich ist, der Smyrna—Aidin-Bahn entgegenzukommen. Sir Edward Grey hat manchmal Bedenken darüber, ob die englische öffentliche Meinung die Politik des vollständigen Desinteressements in den Eisenbahnfragen, die er verfolgt hat, billigen wird. Er legt deshalb besonderen Wert darauf, für die einzige noch bestehende englische Eisenbahn in der asiatischen Türkei angemessene Entwickelungsmöglichkeiten zu schaffen, schon im Hinblick auf die Verteidigung seiner Politik in Parlament und Presse.

R. v. Kühlmann

* Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI.

Nr. 14 798

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 667 London, den 24. November 1913

Der englische Gegenentwurf für die von der Bagdadeisenbahngesellschaft der türkischen Regierung gegenüber abzugebenden Erklärungen hat sich verzögert, weil zwischen dem Foreign Office und Lord Inchcape, dem Konzessionär für die Euphrat- und Tigris-Schiffahrt, gewisse Meinungsverschiedenheiten entstanden waren.

Der Text der Antwort ist noch nicht ganz fertiggestellt. Ich habe aber heute Gelegenheit gehabt, vertraulich von einigen einschlägigen Schriftstücken des Foreign Office Kenntnis zu nehmen, und den Eindruck gewonnen, daß die englische Antwort im großen Ganzen unseren Vorschlägen entsprechen wird, etwa mit den im Bericht Nr. 649 vom 14. November 1913* als wahrscheinlich bezeichneten Modifikationen.

Der Artikel 8 in unserer Fassung ist von Lord Inchcape als für ihn unannehmbar erklärt worden, er ging sogar so weit, Sir Edward Grey für den Fall, [daß] das Foreign Office auf der Annahme des Artikels bestehen sollte, seinen Rücktritt von dem ganzen Geschäft in Aussicht zu stellen. Er nimmt vom Paragraphen 1 für den Hafen von Bagdad kleine Fahrzeuge bis zu 80 tons ebenso wie die Fährboote von größerem Tonnengehalt an. Er erklärt sich aber vollkommen außerstande, die generelle Schaffung der Verbindungen zwischen den beiden Flußufern durch besondere, der Eisenbahn gehörige Dampfboote oder Barkassen zu akzeptieren. Er ist bereit, mit der Bagdadbahngesellschaft über die Einrichtung eines solchen Verbindungsdienstes zwischen den beiden Flußufern an allen gewünschten Punkten sofort zu verhandeln und, sowohl was den Dienst selbst als was die Frage der Bedingungen und Kosten dieses Dienstes betrifft, so weit als irgend möglich den Wünschen der Bagdadbahngesellschaft entgegenzukommen, äußerte aber die Anschauung, daß die Zulassung einer größeren Anzahl selbst kleiner Dampfer auf den Flüssen, welche der Kontrolle der Flußschiffahrtsgesellschaft völlig entzogen wären, die Quelle von dauernden Meinungsverschiedenheiten werden könnte, so daß die Frage der Flußschiffahrt dauernd zu Reibungen zwischen der Bagdadeisenbahn- und der Flußschiffahrtsgesellschaft führen würde.

Die Antwort in ihrer endgültigen Form ist mir für die allernächsten Tage versprochen worden, und ich werde nicht verfehlen, sie Euerer Exzellenz umgehend einzureichen. R. v. Kühlmann

---

* Siehe Nr. 14 793.

Nr. 14 799

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Geschäftsträger in London von Kühlmann

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 2018 Berlin, den 27. November 1913

Auf den Bericht Nr. 665 vom 24. d. Mts.*

Wenn England unseren Wünschen bei den Verhandlungen über Bagdad und die mesopotamische Schiffahrt Rechnung trägt, werden wir voraussichtlich auch in der Lage sein, den Wünschen der Smyrna—Aidin-Bahn wegen eines Anschlusses an das anatolische Bahnnetz zur Verwirklichung zu verhelfen. Unsere Bemühungen haben insofern bereits Erfolg gehabt, als die Anatolier uns ganz unter der Hand ihre grundsätzliche Zustimmung zum Bau einer Verbindungsbahn von Diner nach Tschai in Aussicht gestellt haben. Ihr endgültiges Einverständnis wollen unsere Interessenten begreiflicherweise erst dann erklären, wenn für die anderen strittigen Punkte eine befriedigende Lösung erzielt ist.

Ew. pp. stelle ich ergebenst anheim, vorstehendes streng vertraulich bei Sir Edward Grey zu verwerten.

Zimmermann

Nr. 14 800

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 668 London, den 26. November 1913
[pr. 29. November]

Sir Edward Grey übersendet mir heute die in zwei Exemplaren beigefügten Vorschläge für die von der Bagdadeisenbahngesellschaft der türkischen Regierung gegenüber abzugebenden Erklärungen ** mit den in Abschrift gehorsamst beigefügten Erläuterungen ***.

Artikel 1 entspricht unserem Vorschlage; der einleitende Satz ist neu hinzugefügt, dürfte aber unbedenklich sein.

Artikel 2 und 3 bleiben unverändert. In Artikel 4 ist der Wortlaut mit dem Ergebnis der unverbindlichen Sachverständigenbesprechungen in Einklang gesetzt.

---

* Siehe Nr. 14 797.
** Siehe Anlage I.
*** Siehe Anlage II.

Artikel 5 bleibt stehen, enthält aber einen Zusatz über Anerkennung der Rechte der Flußschiffahrtskommission auf dem Schatt-el-Arab.

Artikel 6 entspricht unseren Vorschlägen; Artikel 7 ebenso, nur ist ein Absatz eingefügt, welcher eine Differenzierung zwischen den auf der Bahn beziehungsweise der Wasserstraße beförderten Gütern ausschließt. Gegen die Einfügung sind Bedenken wohl kaum zu erheben.

Die wesentlichsten Veränderungen gegenüber unseren Propositionen enthält Artikel 8. In Bagdad ist der Bahn der Gebrauch von Dampfern bis zu 80 Tonnen und der Gebrauch von Fährbooten ohne Größenbeschränkung eingeräumt, der Bagdadhafengesellschaft in Bagdad der Gebrauch von Dampfbooten bis zu 80 Tonnen. Die Absätze 3, 4 und 5 entsprechen unserem Vorschlag.

Für den von der Bahn etwa benötigten Verkehr zwischen beiden Ufern auf den Flüssen Euphrat und Tigris verpflichtet sich die türkische Regierung, von der Flußschiffahrtsmonopolgesellschaft die Einrichtung eines zweckentsprechenden Dienstes zu erwirken. Lord Inchcape vertritt den Standpunkt, daß, nachdem die Türkei der zu bildenden Flußschiffahrtsgesellschaft das Recht, Dampfer auf den Flüssen zu halten, als Monopol verliehen habe, die ottomanische Regierung ohne Zustimmung der Monopolgesellschaft keinerlei Rechte zum Halten von Dampfern auch nur zu lokalen Zwecken zu verleihen berechtigt sei.

Bei der sehr schroffen Stellungnahme Lord Inchcapes in dieser Frage glaube ich nicht, daß es gelingen wird, die Wünsche der Deutschen Bank wegen eines Fährbootbetriebes mit Dampfern in eigener Regie an jedem für zweckmäßig erachteten Punkte zu erreichen. Es ist schwer, sich ohne nähere Angaben ein Bild davon zu machen, wie zahlreich die Punkte sind, an denen die Einrichtung solcher Fährbootbetriebe geplant ist, und wie groß der Verkehr, dem diese Betriebe zu dienen haben werden. Für die meisten Übergangspunkte dürften aber wohl Drahtseilfähren mit Hand- oder Ruderbetrieb voraussichtlich für lange Zeit den lokalen Bedürfnissen genügen. Diese würden natürlich nicht unter das Monopol der Gesellschaft fallen.

R. v. Kühlmann

Anlage I

Confidential

Official British Draft of proposed Agreement between Bagdad Railway Company and Ottoman Government
(November 25, 1913)

I.

Bassorah est fixé comme point terminus de la ligne du Chemin de Fer de Bagdad.

La Société du Chemin de Fer de Bagdad renonce à la concession de la construction et l'exploitation de l'embranchement partant de

Bassorah (Zobéir) ou de tout autre point de la ligne et aboutissant à un point du Golfe Persique (article 1er, No. 4, de la Convention du 20 février (5 mars), 1903), ainsi qu'au droit de construire et exploiter un port à un point situé au Golfe Persique (article 23 de cette même Convention).

II.

La Société du Chemin de Fer de Bagdad confirme qu'elle continuera comme par le passé à appliquer à toutes les marchandises d'une catégorie identique qui pourront lui être présentées en vue d'être transportées par chemin de fer, entre les mêmes stations et dans les mêmes conditions, un régime parfaitement égal, tant pour le tarif en vigueur qui leur sera imposé que pour les facilités dont elles jouiront, quels que soient respectivement:

(a.) Le pays d'origine des marchandises importées dans l'Empire ottoman;

(b.) Le pays de destination des marchandises exportées de l'Empire ottoman;

(c.) Les pays d'origine et de destination des marchandises en transit par l'Empire ottoman; et

(d.) Le pavillon et l'armateur des bâtiments sur lesquels les marchandises sont importées ou exportées par les ports ottomans.

La Société du Chemin de Fer de Bagdad consent, en outre, à ce que les délais fixés par l'article 21 de son Cahier des Charges, touchant les avis préalables à donner en cas de modification des conditions ou des prix des tarifs, soient uniformément portés à deux mois.

Ces avis seront insérés dans le Journal officiel du Gouvernement Impérial ottoman et dans le Journal de la Chambre de Commerce ottomane de Constantinople.

Les mots „les mêmes conditions" employés dans le présent article signifient les mêmes conditions de poids, d'emballages et de vitesse (grande, petite ou autre), la même catégorie de marchandises et les mêmes stations de départ et d'arrivée.

Ces dispositions s'étendront dans la mesure où elles y sont applicables au régime appliqué par la Société du Chemin de Fer au transport des voyageurs entrant dans l'Empire ottoman, le quittant ou traversant son territoire, et de leurs bagages. Toutefois, elles ne s'appliqueront pas au transport des émigrés et des indigents et de leurs bagages. Aux fins du présent alinéa, le terme „émigrés" se rapporte aux personnes venues s'établir dans les limites de l'Empire ottoman qui sont transportées par les soins de la Commission des Emigrés.

III.

En cas d'exécution d'un embranchement de Bassorah ou de tout autre point de la ligne principale, au Golfe Persique, des arrangements

seront conclus en vue de faciliter le trafic direct, sans rupture de charge, de et vers le réseau du Chemin de Fer de Bagdad, et il y aura sur cet embranchement une protection complète contre toute tarification différentielle, soit directe ou indirecte, comme cela est prévu à l'article 2 pour le Chemin de Fer de Bagdad.

IV.

Le Gouvernement Impérial ottoman s'engage à faire exécuter, par la commission mentionnée à l'article V des présentes, les travaux nécessaires pour l'amélioration des conditions de la navigation sur le Chatt-el-Arab, afin de maintenir, dans la mesure du possible, le chenal du fleuve libre de toutes espèces d'obstacles, et ladite commission viserait de prime abord, au moins jusqu'au port de Bassorah, une profondeur de 24 pieds au-dessous du niveau de la pleine mer de la grande marée.

V.

La construction et l'exploitation du port de Bassorah, prévues à l'article 23 de la Convention du Chemin de Fer de Bagdad du 5 mars, 1903, seront assurées par une Société anonyme ottomane à former dans ce but et dont les actes de concessions et les statuts seront arrêtés d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial ottoman et la Société du Chemin de Fer de Bagdad.

Le Gouvernement Impérial ottoman se réserve le droit de conférer ses droits de contrôle sur le port de Bassorah à la commission qu'il se propose de charger de l'amélioration et du maintien de la navigabilité du Chatt-el-Arab.

Les conventions relatives à ce port et les statuts de la société à constituer contiendront des dispositions sauvegardant expressément les droits de la commission fluviale à établir pour l'amélioration des conditions de navigation sur le Chatt-el-Arab.

VI.

En ce qui concerne le port de Bagdad, la Société du Chemin de Fer de Bagdad aura le droit, soit de le construire et de l'exploiter elle-même, soit de conférer la construction et l'exploitation à une société à constituer ad hoc, dont la concession et les statuts seront analogues à ceux de la société à former pour la construction et l'exploitation du port à Bassorah.

VII.

Aucuns frais, n'importe sous quel titre, ne seront imposés dans les ports de Bassorah et de Bagdad aux navires et aux marchandises, quels que soient la nationalité, le propriétaire, le pays d'origine ou

de destination des marchandises, et quels que soient les lieux de provenance ou de destination des navires et des marchandises, en tant qu'il ne s'agira pas d'une mesure générale applicable indistinctement et uniformément à tout le monde, sans exception et sans privilège spécial d'aucune sorte, en faveur de qui que ce soit.

Pour tout ce qui a rapport aux frais quelconques à imposer dans lesdits ports, et aux facilités à accorder, un traitement indentique sera assuré aux marchandises transportées ou à transporter par voie d'eau et à celles transportées ou à transporter par chemin de fer.

Pour tout ce qui concerne le stationnement, l'embarquement et le débarquement des navires dans ces deux ports, aucuns privilèges ou facilités ne sauraient être accordés à des navires quelconques, en tant que lesdits privilèges et facilités ne seront pas accordés également et dans les mêmes conditions, à tous les autres navires.

VIII

La Société du Chemin de Fer de Bagdad aura la faculté d'employer à Bagdad, pour le seul service du chemin de fer, des bateaux à vapeur, ou à toute autre force motrice, de 80 tonnes registre anglais au maximum et des bacs (ferry-boats) d'un tonnage supérieur.

Ladite société, ou la Société du port de Bagdad, si telle société est constituée en vertu de l'article 6 des présentes, aura la faculté d'employer à Bagdad des bateaux à vapeur, ou à toute autre force motrice, de 80 tonnes registre anglais au maximum, pour le seul transport de son personnel, de ses ouvriers et de son matériel.

Ce matériel fluvial jouira de toutes les exemptions de droits d'entrée et autres, dont jouit le matériel roulant du chemin de fer, et il sera de même exonéré de tous impôts, redevances ou taxes, de navigation et autres.

Les combustibles nécessaires pour ce service jouiront de la franchise douanière au même titre que ceux consommés par le chemin de fer, et celui-ci aura le droit d'en opérer le transport dans les mêmes conditions que ceux destinés à son exploitation.

Les recettes du service susvisé restent acquises à la Société du Chemin de Fer de Bagdad.

En dehors dudit port de Bagdad, et partout où le besoin s'en ferait sentir sur le Tigre ou l'Euphrate, le Gouvernement Impérial Ottoman s'engage à obtenir de la Société Ottomane de Navigation Fluviale à constituer qu'elle se charge de tout service de navigation, y compris celui des bacs, à établir pour les fins du chemin de fer, selon des conditions, et aux endroits, à déterminer de temps en temps par contrat spécial entre les susdites Sociétés.

Anlage II

Immediate.
No. 53 422/13

Foreign Office, November 25th, 1913

Sir E. Grey presents his compliments to the German Chargé d'Affaires and, with reference to the draft, communicated by Herr von Kühlmann on the 14th November, of the proposed agreement between the Bagdad Railway Company and the Ottoman Government, has the honour to transmit the accompanying counter-draft which, in so far as British interests are concerned, appears to His Majesty's Government to meet the requirements of the situation.

A sentence has been added to Article 1, so as to bring that article into accord with the corresponding stipulation in the Anglo-German draft.

No changes are made in articles 2 and 3.

Article 4, as drawn in the German draft, is impossible of being carried into execution: in the first place, a vessel drawing twenty-four feet would require a depth of considerably over twenty four feet in the river; in the second place, as the depth on the bar of the Shatt-el-Arab is, as explained in Sir E. Grey's memorandum of August 23rd only eleven feet at low water springs, a depth of twenty four feet over the bar cannot be attained except at high water springs, and even so such a depth (twenty-four feet) must be regarded as a desirable consummation rather than as an assured possibility.

For this reason, His Majesty's Government considers that it would serve no useful purpose, and would indeed formulate an impossible condition, if a more positive or unqualified wording than that contained in the British counter-draft, were adopted.

A paragraph has been added to Article 5 in order to avoid a conflict of jurisdiction which might otherwise arise.

There is no change in Article 6.

A paragraph has been added to Article 7 so as to render it more complete.

Article 8 has been modified so as to be more in accord with the British counter-draft of September 18th of the Anglo-German agreement: the final paragraph has been added after consultation with Lord Inchcape, the concessionaire for the River Navigation Company under the Turkish declaration of July 29th 1913. His Lordship is fully prepared to provide, on terms to be mutually agreed, all reasonable facilities to the Bagdad Railway Company; but His Majesty's Government, having regarded especially to section 3 of the proposals made on May 7th 1913, would be unable to assent to the grant outside Bagdad of such rights as are contemplated in article 8 of the German counter-draft communicated on November 14th.

Nr. 14 801

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 702 London, den 12. Dezember 1913

Die englische Antwort auf unsere letzten Vorschläge in Sachen der Bagdadbahn* wird mir für Mitte nächster Woche in Aussicht gestellt. Die Antwort hat sich länger verzögert, als ursprünglich angenommen werden konnte, hauptsächlich weil die wenigen mit der umfangreichen Materie vertrauten Spezialisten durch die zahlreichen zu gleicher Zeit schwebenden Verhandlungen stark überarbeitet waren.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 802

Der Geschäftsträger in London von Kühlmann an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 703 London, den 12. Dezember 1913

Die englisch-türkischen Verhandlungen über die an Lord Inchcape zu erteilende Konzession sowie über die Wasserwirtschaft auf den beiden mesopotamischen Flüssen sind, wie ich höre, heute zu Ende gebracht worden. Von den beiden Willcocksschen Projekten soll das für die Bewässerungsarbeiten zugrunde gelegt werden, das kostspieliger ist, aber die Fahrwasserverhältnisse auf den mesopotamischen Strömen weniger beeinträchtigt.

R. v. Kühlmann

Nr. 14 803

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 2151 Berlin, den 16. Dezember 1913

Auf den Bericht vom 26. v. Mts. Nr. 668**.

Ich habe die Deutsche Bank von den Abänderungsvorschlägen der englischen Regierung zu den beabsichtigten Vereinbarungen der

* Vgl. Nr. 14 786, 14 799.
** Siehe Nr. 14 800.

Bagdadbahngesellschaft mit der türkischen Regierung unterrichtet. Was die Vorschläge zu Artikel 1—7 betrifft, so erscheinen die vorgeschlagenen Modifikationen zwar nicht durchweg berechtigt, zum Teil sogar bedenklich. Ich nehme aber an, daß unsere Interessenten sich bemühen werden, den englischen Wünschen Rechnung zu tragen, soweit dies mit der Wahrung der deutschen Interessen irgend vereinbar ist.

Dagegen ist die vom Foreign Office vorgeschlagene Fassung des Artikels 8 für unsere Interessenten unannehmbar. Die Möglichkeit, zwischen den wichtigeren Eisenbahnstationen und den jenseitigen Ufern des Euphrat oder Tigris leistungsfähige Verbindungen herzustellen, ist für die Bagdadbahn geradezu eine Lebensfrage. Die Bagdadbahn führt bekanntlich dem rechten Tigrisufer entlang, das kein eigentliches Hinterland hat. Der Hauptverkehrszufluß wird von dem linken Tigrisufer her erfolgen. Der Brückenbau ist angesichts der Breite der in Betracht kommenden Flüsse ein kostspieliges Unternehmen. Wieweit sich ein leistungsfähiger Verkehr von einem Ufer zum anderen ohne motorische Kraft herstellen läßt, ist zurzeit noch nicht zu übersehen. Wenn für die Herstellung eines Motorverkehrs von Ufer zu Ufer erst eine Verständigung mit der Gesellschaft des Lord Inchcape notwendig ist, wie dies im letzten Absatz der englischen Fassung des Artikels 8 vorgesehen ist, so bedeutet dies nicht mehr und nicht weniger als eine Auslieferung der Verkehrsinteressen der Bagdadbahn, soweit diese den Flüssen entlang hinläuft, an die Monopolgesellschaft des Lord Inchcape, die ihrerseits als Konkurrentin der Bagdadbahn ein Interesse daran hat, die Zufuhr von Waren und Personen zu den Stationen der Eisenbahn nicht zu erleichtern, sondern zu erschweren.

Die Bagdadbahngesellschaft muß deshalb nach wie vor Wert darauf legen, wenigstens an den allerwichtigsten Uferplätzen einen Verkehr von Ufer zu Ufer, auch soweit die Zuhilfenahme motorischer Kraft notwendig ist, selbst einzurichten. Dieser Verkehr kann sich natürlich nicht beschränken auf das Personal, die Arbeiter und das Material der Eisenbahngesellschaft oder der Hafengesellschaft Bagdad, sondern er muß der Bahnverwaltung die Möglichkeit bieten, auch die Personen und Waren, die, vom jenseitigen Ufer kommend, zur Eisenbahn gelangen oder, mit der Eisenbahn ankommend, das jenseitige Ufer erreichen wollen, herüber und hinüber zu befördern. Diese Möglichkeit wird durch unsere Redaktion des ersten Absatzes des Artikels 8 gewahrt, dagegen durch die englische Redaktion der Absätze 1 und 2 des Artikels 8 ausgeschlossen.

Als Punkte, für die die Bagdadbahngesellschaft die Befugnis braucht, einen eigenen Dienst unter Zuhilfenahme motorischer Kraft von Ufer zu Ufer einzurichten, kommen in erster Linie Bagdad, Samarra und Mosul in Betracht.

Was die übrigen Stationen anlangt, an denen sich das Bedürfnis eines Motorverkehrs herausstellen könnte, so ist die Deutsche Bank

im Prinzip bereit, sich mit der Flußschiffahrtsgesellschaft über die Einrichtung des erforderlichen Dienstes zu verständigen, wie dies im Schlußabsatz der englischen Fassung des Artikels 8 vorgeschlagen ist. Der englische Vorschlag ist jedoch insofern unvollständig, als er nicht besagt, was geschehen soll, wenn eine solche Verständigung zwischen der Eisenbahngesellschaft und der Flußschiffahrtsgesellschaft daran scheitert, daß die Flußschiffahrtsgesellschaft Bedingungen stellt, die bei vernünftiger Würdigung der Bedürfnisse der Bagdadbahn für die Eisenbahngesellschaft nicht annehmbar sind. Es müßte also zum mindesten eine unparteiische Instanz vorgesehen werden, welche bei Meinungsverschiedenheit die Bedingungen für die Herstellung eines solchen Verkehrs festzusetzen hätte. Wenn die Gesellschaft des Lord Inchcape zu diesen Bedingungen einen solchen Verkehr nicht einrichten will, müßte der Bagdadbahngesellschaft das Recht, ihrerseits den Verkehr einzurichten, belassen werden. Angesichts dieser Schwierigkeiten wäre es am natürlichsten, wenn Lord Inchcape sich mit dem so weitgehenden Monopol der Schiffahrt flußauf- und flußabwärts begnügen wollte, für die seine Konzession gedacht war, und nicht auch noch den Ufer-zu-Ufer-Verkehr für sich beanspruchte.

Euere Durchlaucht wollen diesen Standpunkt bei der englischen Regierung mit Nachdruck vertreten. Sollte Lord Inchcape hierfür nicht zu gewinnen sein, so würde in Betracht kommen können, unsere Fassung des Artikels 8 durch einen Schriftwechsel zwischen Lord Inchcape und der Bagdadbahngesellschaft dahin zu ergänzen, daß die Bagdadbahn überall, wo ein Verkehr über die Flüsse mit motorischen Fahrzeugen nötig werden sollte, außer in Bagdad, Samarra und Mosul, zunächst versuchen wird, sich auf der oben bezeichneten Grundlage mit Lord Inchcape beziehungsweise seiner Gesellschaft zu verständigen. Die Deutsche Bank ist bereit, konkrete Vorschläge Lord Inchcapes für die Einrichtung des Verbindungsdienstes an den später etwa in Betracht kommenden Punkten — außer an den vorerwähnten Orten, wo sich die Bagdadbahngesellschaft die Einrichtung eines selbständigen Dienstes vorbehalten muß — zu prüfen. Falls eine Verständigung über die allgemeinen Bedingungen nicht möglich ist, würde sie späterhin versuchen, von Fall zu Fall eine Verständigung herbeizuführen, und zwar, wie schon ausgeführt, mit der Modalität, daß eventuell eine unparteiische Instanz die Bedingungen zu fixieren hätte, und daß deren Verwerfung durch Lord Inchcape die Gesellschaft zur Einrichtung eines eigenen motorischen Betriebes berechtigen würde.

Schließlich bemerke ich noch, daß der Schlußabsatz des Artikels 8 in der englischen Fassung so ausgelegt werden kann, als ob die Bagdadbahngesellschaft sich jede Einrichtung eines Verkehrs von Ufer zu Ufer, einerlei ob mit oder ohne motorische Kraft, zugunsten der Flußschiffahrtsgesellschaft des Lord Inchcape untersage. Auch nach dieser Richtung hin ist eine unzweideutige Klarstellung erforderlich, daß die

Bagdadbahngesellschaft sich das Recht wahrt, sich von der türkischen Regierung die Ermächtigung geben zu lassen, Drahtseilfähren etc. überall dort anzulegen, wo es ihr nützlich erscheint.

Wir sind der englischen Regierung bereitwillig entgegengekommen, indem wir uns auf eine Diskussion der zwischen der privaten Bagdadbahngesellschaft und der türkischen Regierung zu treffenden Vereinbarungen eingelassen haben. Die englische Regierung wird daher begreiflich finden, wenn auch wir unsererseits nunmehr den Wunsch haben, von den Vereinbarungen (Konzessionsentwürfen und Statuten) Kenntnis zu erhalten, die Lord Inchcape mit der türkischen Regierung bezüglich der Flußschiffahrt auf dem Tigris geschlossen hat oder zu schließen beabsichtigt, um dazu eventuell Stellung nehmen zu können. Ew. pp. wollen die Mitteilung der betreffenden Abmachungen an uns bei der englischen Regierung anregen und über die Aufnahme Ihrer Anregung berichten*.

Zimmermann

Nr. 14 804

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 717 London, den 17. Dezember 1913

Sir Edward Grey hat mir den englischen Gegenentwurf zu einem Vertrage über die Bagdadbahn und damit verwandte Angelegenheiten zugehen lassen, den ich nicht verfehlen werde, mit einem ausführlichen Begleitberichte Euerer Exzellenz demnächst einzureichen**. Diesem Schriftstücke war ein englischer Entwurf für den zwischen der Bagdadbahn und der ottomanischen Regierung abzuschließenden Vertrag in verbesserter Fassung beigegeben, ebenso wie eine Deklaration über das Verhältnis der Kapitulationsrechte zum Vertrage über die Schatt-el-Arab-Kommission.

Diese beiden Schriftstücke*** beehre ich mich Euerer Exzellenz anliegend einzureichen.

Lichnowsky

---

* Vgl. Nr. 14 807.
** Siehe Nr. 14 805.
*** Siehe Anlage I und II.

Anlage I

Revised Official British Draft of proposed Agreement between Bagdad Railway Company and Ottoman Government

I

Bassorah est fixé comme point terminus de la ligne du Chemin de Fer de Bagdad.

La Société du Chemin de Fer de Bagdad renonce à la concession de la construction et l'exploitation de l'embranchement partant de Bassorah (Zobéir) ou de tout autre point de la ligne et aboutissant à un point du Golfe Persique (article 1er, No. 4, de la Convention du 20 février (5 mars), 1903), ainsi qu'au droit de construire et exploiter un port à un point situé au Golfe Persique (article 23 de cette même Convention).

II

La Société du Chemin de Fer de Bagdad confirme qu'elle continuera comme par le passé à appliquer à toutes les marchandises d'une catégorie identique qui pourront lui être présentées en vue d'être transportées par chemin de fer, entre les mêmes stations et dans les mêmes conditions, un régime parfaitement égal, tant pour le tarif en vigueur qui leur sera imposé que pour les facilités dont elles jouiront, quels que soient respectivement:

(a) Le pays d'origine des marchandises importées dans l'Empire ottoman;

(b) Le pays de destination des marchandises exportées de l'Empire ottoman;

(c) Les pays d'origine et de destination des marchandises en transit par l'Empire ottoman; et

(d) Le pavillon et l'armateur des bâtiments sur lesquels les marchandises sont importées ou exportées par les ports ottomans.

La Société du Chemin de Fer de Bagdad consent, en outre, à ce que les délais fixés par l'article 21 de son Cahier des Charges, touchant les avis préalables à donner en cas de modification des conditions ou des prix des tarifs, soient uniformément portés à deux mois.

Ces avis seront insérés dans le Journal Officiel du Gouvernement Impérial ottoman et dans le Journal de la Chambre de Commerce Ottomane de Constantinople.

Les mots „les mêmes conditions" employés dans le présent article signifient les mêmes conditions de poids, d'emballage et de vitesse (grande, petite ou autre), la même catégorie de marchandises et les mêmes stations de départ et d'arrivée.

Ces dispositions s'étendront dans la mesure où elles y sont applicables au régime appliqué par la Société du Chemin de Fer au transport des voyageurs entrant dans l'Empire ottoman, le quittant ou traversant son territoire, et de leurs bagages. Toutefois, elles ne s'appliqueront

pas au transport des émigrés et des indigents et de leurs bagages. Aux fins du présent alinéa, le terme „émigrés" se rapporte aux personnes venues s'établir dans les limites de l'Empire ottoman qui sont transportées par les soins de la Commission des Émigrés.

III

En cas d'exécution d'un embranchement de Bassorah ou de tout autre point de la ligne principale, au Golfe Persique, des arrangements seront conclus en vue de faciliter le trafic direct, sans rupture de charge, de et vers le réseau du Chemin de Fer de Bagdad, et il y aura sur cet embranchement une protection complète contre toute tarification différentielle, soit directe ou indirecte, comme cela est prévu à l'article 2 pour le Chemin de Fer de Bagdad.

IV

Le Gouvernement Impérial ottoman s'engage à faire exécuter, par la commission mentionnée à l'article V des présentes, les travaux nécessaires pour l'amélioration des conditions de la navigation sur le Chatt-el-Arab, afin de maintenir, dans la mesure du possible, le chenal du fleuve libre de toutes espèces d'obstacles, et ladite commission viserait de prime abord, au moins jusqu'au port de Bassorah, une profondeur de 24 pieds au-dessous du niveau de la pleine mer de la grande marée.

V

La construction et l'exploitation du port de Bassorah, prévues à l'article 23 de la Convention du Chemin de Fer de Bagdad du 5 mars, 1903, seront assurées par une Société anonyme ottomane à former dans ce but et dont les actes de concessions et les statuts seront arrêtés d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial ottoman et la Société du Chemin de Fer de Bagdad.

Le Gouvernement Impérial ottoman se réserve le droit de conférer ses droits de contrôle sur le port de Bassorah à la commission qu'il se propose de charger de l'amélioration et du maintien de la navigabilité du Chatt-el-Arab.

Les conventions relatives à ce port et les statuts de la société à constituer contiendront des dispositions sauvegardant expressément les droits de ladite commission.

VI

La construction et l'exploitation du port de Bagdad, prévues à l'article 23 de la Convention du Chemin de Fer de Bagdad du 5 mars, 1903, seront assurées par la Société prévue à l'article 5 des présentes ou par unc Société anonyme ottomane à former dans ce but

et dont les actes de concessions et les statuts seront arrêtés d'un commun accord entre le Gouvernement Impérial ottoman et la Société du Chemin de Fer de Bagdad.

VII

Aucuns frais, n'importe sous quel titre, ne seront imposés dans les ports de Bassorah et de Bagdad aux navires et aux marchandises, quels que soient la nationalité, le propriétaire, le pays d'origine ou de destination des marchandises, et quels que soient les lieux de provenance ou de destination des navires et des marchandises, en tant qu'il ne s'agira pas d'une mesure générale applicable indistinctement et uniformément à tout le monde, sans exception et sans privilège spécial d'aucune sorte, en faveur de qui que ce soit.

Pour tout ce qui a rapport aux frais quelconques à imposer dans lesdits ports, et aux facilités à accorder, un traitement identique sera assuré aux marchandises transportées ou à transporter par voie d'eau et à celles transportées ou à transporter par chemin de fer.

Pour tout ce qui concerne le stationnement, l'embarquement et le débarquement des navires dans ces deux ports, aucuns privilèges ou facilités ne sauraient être accordés à des navires quelconques, en tant que lesdits privilèges et facilités ne seront pas accordés également et dans les mêmes conditions, à tous les autres navires.

VIII

La Société du Chemin de Fer de Bagdad aura la faculté d'employer à Bagdad, pour le seul service du chemin de fer, des bateaux à vapeur, ou à toute autre force motrice, de 80 tonnes registre anglais au maximum et des bacs (ferry boats) d'un tonnage supérieur.

Les recettes du service susvisé restent acquises à la Société du Chemin de Fer de Bagdad.

La Société constituée en vertu de l'article 6 des présentes, aura la faculté d'employer à Bagdad des bateaux à vapeur, ou à toute autre force motrice, de 80 tonnes registre anglais au maximum, pour le seul transport de son personnel, de ses ouvrier et de son matériel.

Le matériel fluvial susmentionné jouira de toutes les exemptions de droits d'entrée et autres, dont jouit le matériel roulant du chemin de fer, et il sera de même exonéré de tous impôts, redevances ou taxes, de navigation et autres.

Les combustibles nécessaires pour ce service jouiront de la franchise douanière au même titre que ceux consommés par le chemin de fer, et celui-ci aura le droit d'en opérer le transport dans les mêmes conditions que ceux destinés à son exploitation.

Partout ailleurs où le besoin s'en ferait sentir, soit sur le Tigre, soit sur l'Euphrate, le Gouvernement Impérial Ottoman s'engage à

obtenir de la Société Ottomane de Navigation Fluviale à constituer qu'elle se charge de tout service de bacs, à établir pour les fins du chemin de fer, selon des conditions, et aux endroits, à déterminer de temps en temps par contrat spécial entre les susdites Sociétés.

IX

Les droits de la Société du Chemin de Fer de Bagdad, découlant de l'article 9 de la Convention du 20 février (5 mars), 1903, ne resteront plus en vigueur à partir du 31 décembre (N. S.), 1918, sauf le cas où il serait démontré qu'il n'existe pas d'autre moyen satisfaisant aux besoins spécifiés audit article 9, et, en tous les cas, lesdits droits seront déterminés dès que la construction du Chemin de Fer de Bagdad aura été complétée jusqu'à Bassorah.

Anlage II

Déclaration

Les Soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, déclarent ainsi qu'il suit:—

Il est bien entendu que les clauses des articles 7 et 8 de la Convention relative à l'Établissement d'une Commission pour améliorer les Conditions de la Navigation du Chatt-el-Arab, conclue le 29 juillet, 1913, ne modifient en rien les droits dont jouissent actuellement en Turquie les ressortissants de certaines Puissances en vertu des traités existants.

En foi de quoi les Soussignés ont signé la présente Déclaration.

Fait à Londres, en double original, le 21 octobre, 1913.

(sig.) E. Grey
(sig.) I. Hakky

Nr. 14 805

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 725 London, den 20. Dezember 1913

Der englische Gegenentwurf auf unsere letzten Vorschläge in Sachen der Bagdadbahn ist mir zugegangen, und ich beehre mich, ihn in zwei Abdrücken gehorsamst einzureichen *. Die Bemerkungen zu den einzelnen englischen Vorschlägen sind weiter unten zusammengefaßt.

* Siehe Anlage I.

In den von Eurer Exzellenz als besonders wichtig bezeichneten Punkten hat England in der Frage der Beteiligung am Hafenbau in Basra nachgegeben und begnügt sich mit 40 vom Hundert. Ebenso wird uns eine Beteiligung von 20 vom Hundert in der mesopotamischen Schiffahrtsgesellschaft unserer Forderung entsprechend nunmehr eingeräumt. Der Forderung in Artikel 5 a unseres Entwurfes betreffend Aufnahme einer englischen Erklärung über Offenhaltung des Schatt-el-Arab wird der englische Entwurf in seiner jetzigen Gestalt nicht gerecht, doch hoffe ich, daß wir bei wiederholten Vorstellungen über diesen Punkt auch hierin unsere berechtigten Forderungen durchsetzen werden.

Über den Bau der Bahn Aleppo-Meskene sagt das Memorandum der englischen Regierung*:

Die englische Regierung habe Mitteilung bekommen, daß zurzeit kein Projekt für eine Konkurrenzlinie gegen die Bagdadbahn von irgend einem Punkte des Mittelmeeres aus geplant sei, und daß die türkische Regierung im Hinblick auf den beabsichtigten Bahnbau Aleppo-Meskene nur rein negative Verpflichtungen eingegangen sei. Wie von Eurer Exzellenz früher hervorgehoben, dürfte diese Frage bei den deutsch-französischen Verhandlungen am besten ihre Erledigung finden. Vielleicht daß auch bei den deutsch-türkischen Verhandlungen von der Türkei weitere Garantien gegen eine Konkurrenzlinie zur Bagdadbahn erlangt werden könnten. Hakki Pascha erklärte sich seinerzeit zu einer Erklärung bereit, welche zwar eine Mittelmeer—Mesopotamien-Bahn nicht für immer ausschließen würde, aber doch den Bau auf unabsehbare Zeit vertagen.

Auf Erfüllung der englischen Wünsche wegen des Anschlusses der Bahn von Smyrna nach Aidin legt Sir Edward Grey aus den früher anderweitig dargelegten Gründen besonderes Gewicht.

In zahlreichen ausführlichen Gesprächen mit den in Betracht kommenden Stellen des Auswärtigen Amtes ist der deutsche Standpunkt mit Nachdruck zur Geltung gebracht und insbesondere darauf hingewiesen worden, daß der schwierigen Stellung der Kaiserlichen Regierung gegenüber der öffentlichen Meinung in Deutschland mehr Verständnis entgegengebracht werden müsse. Das englische Gegenargument ist, daß Deutschland bei dem Vertrage in materieller Hinsicht erheblich günstiger abschneide als England, und daß es deshalb für Sir Edward Grey auch durchaus nicht leicht sein werde, den Beifall der englischen öffentlichen Meinung für den Vertrag zu gewinnen.

Das englische Memorandum zeigt an manchen Stellen in seiner etwas advokatenmäßigen Sprache den Einfluß der juristischen Berater des Foreign Office und verrät durch die Lebhaftigkeit seiner Sprache,

---

* Siehe Anlage II.

wie nachdrücklich bei den mündlichen Verhandlungen um die einzelnen Positionen gekämpft worden ist.

Zum englischen Gegenentwurf und Memorandum vom 15. Dezember 1913 möchte ich nachstehendes im einzelnen bemerken:

Article 1

Clause (a). Die englische Regierung verzichtet auf den Schlußsatz „under the express condition . . .“ unter der Bedingung, daß sein Inhalt in einer Note explicative niedergelegt werde. Dies entspricht unseren Wünschen.

Hinsichtlich der Tragweite des Vorbehaltes glaube ich, daß die im Memorandum niedergelegte englische Auffassung Bedenken bei uns nicht erregen dürfte. Das Memorandum sagt hierüber: Nach Anschauung der englischen Regierung würde sie nach Unterzeichnung dieser Konvention und Abschluß aller schwebenden Verhandlungen mit der Türkei gebunden sein, sich weder der Erhöhung der türkischen Wertzölle auf 15 Prozent noch der Zuweisung eines Teiles dieser erhöhten Zölle oder anderer bestehenden türkischen Einnahmen für die in Artikel 35 der Bagdadbahnkonvention vom März 1903 dargelegten Zwecke zu widersetzen. Doch würde Artikel 1 die englische Regierung nicht binden, die Zuweisung bestimmter einzelner Einnahmequellen zu unterstützen, sondern nur die Zuweisung ausreichender Einnahmequellen.

Die Forderung, daß Artikel 1 die Linie mit Einschluß der Zweigbahnen decken soll, ist erfüllt worden durch Aufnahme des Wortes „Bagdad Railway System“. Es scheint rätlich, in die Note explicative aufzunehmen, welche Bahnlinien dieses System im einzelnen umfaßt. Wie das englische Memorandum hervorhebt, möchte das Foreign Office vor endgiltiger Zeichnung dieses Paragraphen mit authentischen Mitteilungen über die entsprechenden Abmachungen zwischen der deutschen und türkischen Regierung versehen werden, da es sonst nicht übersehen könne, welche Verpflichtungen es im einzelnen eingehe. Außerdem wünscht das Foreign Office eine Erwähnung in der Note explicative, daß diese Verpflichtung sich nicht auf mögliche künftige Änderungen oder Zusätze zur Bagdadbahnkonzession beziehen kann, durch welche das Bahnnetz verändert würde.

In Clause (b) hält die englische Regierung an ihrer ursprünglichen Fassung fest. Der Referent hatte die Lesung „agree“ angenommen, doch hat der juristische Beirat für „not oppose“ entschieden. Bei der geringen Bedeutung der Differenz möchte ich vorschlagen, die englische Fassung anzunehmen.

In Clause (c) möchte die englische Regierung den Zusatz „as representatives of a group of British shareholders“ gestrichen haben mit der Begründung, daß es überflüssig erscheine, in der Konvention auf die

technischen Einzelheiten einzugehen, welche mit der Ernennung der Aufsichtsratsmitglieder zusammenhängen. Da die englische Regierung unseren Vorschlägen, die mit der Note des Kaiserlichen Botschafters vom 16. Juli 1913 übermittelt worden sind, wie auch im Memorandum hervorgehoben, zugestimmt hat, so liegt eine materielle Meinungsverschiedenheit nicht vor. Es erscheint jedenfalls wünschenswert, den Passus beizubehalten, äußerstenfalls könnte er in die Note explicative verwiesen werden.

Der Hauptwiderstand gegen die Einführung dieser Worte kommt vom Handelsamt, das befürchtet — meiner Ansicht nach ohne jeden triftigen Grund —, die Einschaltung dieser Worte entbinde die deutsche Regierung praktisch zum großen Teil von der im Eingang des Absatzes eingegangenen Verpflichtung, nach besten Kräften dafür Sorge zu tragen, daß zwei englische Aufsichtsratsmitglieder gewählt werden. Es ist den betreffenden englischen Herren vollkommen klargemacht worden, und sie sind ganz damit einverstanden, daß ohne das früher besprochene und von England angenommene Verfahren der Begründung einer englischen Beteiligung am Aktienkapitale die Kaiserliche Regierung kein Mittel habe, die Zulassung zweier englischer Aufsichtsratsmitglieder herbeizuführen. Wie im Memorandum ausgeführt, halten hiesige finanzielle Kreise die den Engländern angebotene Beteiligung für weniger günstig als die ursprüngliche Beteiligung. Sie möchten zu den Originalbedingungen, in der englischen Börsensprache „ground floor terms", hereinkommen. Die ganze Frage erscheint in erster Linie rein finanzieller Natur und wird am besten durch direkte Verhandlungen der Deutschen Bank mit den englischen Finanzleuten und dem Foreign Office zu lösen sein.

Article 2

In der Einleitung, Clause (a), (b) und (c) sind Änderungen nicht eingetreten. Nur ist die Numerierung im englischen Gegenentwurf anders. Es bestehen gegen die neue Bezifferung kaum Bedenken.

Englischerseits wird der Aufnahme irgend einer Bestimmung über deutsche Kapitalbeteiligung und Vertretung im Aufsichtsrat beim etwaigen Bau der Linie Basra—Kueit nach wie vor hartnäckiger Widerstand entgegengesetzt, den zu überwinden bisher nicht möglich war. Die Engländer versteifen sich darauf, daß der Bau ohne Deutschlands Zustimmung doch nicht unternommen werden könnte, daß er wahrscheinlich nie unternommen werden würde, und daß es jedenfalls, wenn der Bau praktisch nähergerückt scheine, für uns immer noch Zeit sei, Forderungen zu stellen, durch die unsere Interessen geschützt würden. Sie verständen sehr gut, daß wir mit Rücksicht auf die deutsche öffentliche Meinung die Aufnahme der Klausel wünschten. Sie hätten aber ebenso starken Grund mit Rücksicht auf die englische öffentliche Meinung, nicht schon zum voraus Deutschland eine vertrags-

mäßig gesicherte Stellung in der neuen Linie einzuräumen, die leicht zum Ausgangspunkt für das spätere Verlangen nach stärkerer Beteiligung an der Linie oder Kontrolle werden könnte. Da das gegenwärtige englische Memorandum so großen Wert auf das Memorandum vom 7. Mai legt, das übrigens ganz ausdrücklich damals als ganz unverbindlich bezeichnet wurde und nur bestimmt, eine Verhandlungsbasis zu gewinnen, so ist darauf hinzuweisen, daß in diesem Memorandum eine deutsche Beteiligung am Bau der Strecke Basra—Kueit ausdrücklich vorgesehen war. Auf Wunsch der deutschen Interessenten ist damals diese Beteiligung am Bau fallen gelassen worden und durch die jetzige Forderung ersetzt worden. Falls es für nötig erachtet würde, so könnte auf das Memorandum vom 7. Mai zurückgegriffen und eine Beteiligung am Bau verlangt werden. Der Bau der Bahn ist sehr unwahrscheinlich, im übrigen kann sie ohne unsere Zustimmung nie gebaut werden, und wir können seinerzeit unsere Zustimmung so teuer als möglich verkaufen, also hat die ganze Frage wenig praktischen Wert. Die Aufnahme einer Bestimmung über die Beteiligung am Bau würde auf die öffentliche Meinung wohl ebensoviel Eindruck machen als die jetzige Forderung und wäre im Hinblick auf das Memorandum vom 7. Mai leichter durchzusetzen.

Das Interesse unserer öffentlichen Meinung an der Linie Basra—Kueit beruht auf Unkenntnis der lokalen Verhältnisse und der Anschauung, daß Kueit ein idealer Hafenplatz sei und der einzige natürliche Endpunkt für die Bahn. Die nötige Aufklärung der öffentlichen Meinung über die relative Wertlosigkeit von Kueit als Hafenplatz wird sicher eine gesundere Beurteilung der Frage zur Folge haben.

Die neue englische Fassung stipuliert gemäß unserem Angebot in Clause (b) und (c) 40prozentige Beteiligung an den Häfen in Bagdad und Basra. Dagegen sowie gegen die Clause (d), die Bestimmungen gegen differentielle Behandlung enthält, dürfte materiell wohl nichts einzuwenden sein. Formell wäre vielleicht erwünscht, die beiden Beteiligungen in einer Ziffer zusammenzufassen.

Auf die Beibehaltung der Klausel (a) Teil IV der englischen Fassung, beginnend mit „The Imperial Ottoman Government“ bis „aforesaid Commission“, legt die englische Regierung großen Wert und versucht, sie in ihrem gegenwärtigen Vorschlage aufrechtzuerhalten. Ich bezweifele, ob es gelingen wird, sie ganz auszuschalten. Es ist aber immerhin möglich, zu versuchen, sie in die Note explicative zu verweisen.

Article 3

(a) und (b) sind unverändert. Bei Clause (c) nimmt die englische Regierung unseren Vorschlag an, soweit er die Einfügung der Worte „in direct competition with the Bagdad Railway Company's lines, or in contradiction with that company's existing rights“ anlangt, lehnt aber die weitere Fassung des geschützten Gebietes ab. Der Zweck, den

wir bei Einfügung dieser Klausel im Auge gehabt haben, war, die Unterstützung irgend einer Konkurrenzlinie zur Bagdadbahn durch die englische Regierung zu verhindern. Das hier vorliegende Kartenmaterial genügt nicht, um von den geographischen Grenzen der Provinzen Mossul und Bagdad ein genaues Bild zu gewinnen. Ebensowenig läßt sich von hier aus beurteilen, ob Abmachungen mit der Türkei beziehungsweise Frankreich möglich sind, welche ausreichenden Schutz gegen die Gefahr einer Konkurrenzlinie gewähren. Die Frage ist bereits weiter oben behandelt.

Article 4

Clause (a) ist unverändert.

Clause (b) gibt uns in der neuen englischen Fassung die verlangten 20 Prozent. Um den von uns gewünschten Parallelismus mit dem Anteil der Engländer in den Hafenbauten einigermaßen aufrechtzuerhalten, werden diese aber als 40 vom Hundert vom türkischen Anteil festgestellt.

Die Aufrechterhaltung des in unserem Vorschlage enthaltenen Parallelismus hat Sir Edward Grey entschieden abgelehnt, und ich habe nicht den Eindruck, daß es möglich gewesen wäre, ihn in diesen Punkten umzustimmen. Sein Beweisgrund war, daß die Fassung „not less than 20 per cent“ sofort zu Anfragen führen würde, wieviel Prozent denn nun eigentlich der englische Anteil an den Hafenbauten wirklich betrüge, und daß er nicht in der Lage sein würde, die wirklich vereinbarten 40 Prozent dann zu verheimlichen. Dadurch würde nach seiner Anschauung der Zweck dieses äußerlichen Parallelismus verfehlt werden, da die Aufmerksamkeit der öffentlichen Meinung dann gerade besonders auf diesen Punkt hingelenkt würde.

In unsere Clause (c) sind zwei Änderungen eingefügt. Die eine, die den Wortlaut betrifft, beruht auf Forderung der Kronjuristen. Die andere stellt einen Versuch dar, die fünfjährige Befristung der Konzession der Bagdadbahn für Materialtransport auf den Flüssen aufrechtzuerhalten. Da die Firma Lynch sich bereit erklärt hat, den Vertrag der Société pour les transports fluviaux an Lord Inchcape zu übertragen, dürfte auch diese Frage in erster Linie durch eine direkte Verhandlung zwischen der Bagdadbahn, Mr. Lynch und Lord Inchcape zu regeln sein. Falls, wie es wahrscheinlich ist, dieser Meinungsaustausch das Ergebnis erzielt, daß die Materialtransporte von der Inchcape Company übernommen werden, so würde sich eine Erörterung dieses englischen Versuches erübrigen, da der ganze Absatz dann wohl in Fortfall kommen könnte.

Article 5

Clause (a), erster und zweiter Absatz, ist unverändert.

In Clause (b) ist eine neue Fassung gleichfalls auf juristisches Verlangen eingeführt worden, gegen die Bedenken wohl nicht zu erheben sind. Die an die Bagdadbahngesellschaft sowie an die Hafengesellschaft

eingeräumten Schiffahrtsbefugnisse dürften materiell unseren Wünschen entsprechen. Auf das Verlangen, an allen Stationen der Bahn, wo es wünschenswert erscheinen sollte, Dampf- oder andere Boote zum Verkehr mit dem jenseitigen Ufer halten zu dürfen, ist die englische Regierung nicht eingegangen, wie bereits anderweitig berichtet. Auch in diesem Falle dürfte es zweckmäßig sein, vor weiterer Behandlung dieser Frage auf diplomatischem Wege zu versuchen, durch direkte Verhandlungen zwischen der Bagdadbahngesellschaft und Lord Inchcape zu sehen, wie weit dieser den Anforderungen der Bahn unter vernünftigen Bedingungen entgegenzukommen bereit ist. Er hat dem Foreign Office weitestes Entgegenkommen gegen unsere Wünsche zugesichert. Im Falle eines befriedigenden Abschlusses zwischen diesen beiden Gesellschaften könnte die von England jetzt vorgeschlagene Fassung allenfalls stehen bleiben.

Unser Artikel 5 a ist in dem jetzigen englischen Gegenentwurf unberücksichtigt geblieben. Bei den mündlichen Besprechungen unseres Entwurfes im Foreign Office ergab sich der Eindruck, daß der Widerstand sich in erster Linie gegen die Eingangsformel richtete, die nach der englischen Auffassung eine rechtliche Gleichstellung Deutschlands mit England auf dem Schatt-el-Arab bedeute, was bei der Eifersucht, mit der die englische Politik über ihre Stellung im Persischen Golf und den angrenzenden Gewässern wacht, als unannehmbar bezeichnet wurde. Hingegen besteht Grund zur Vermutung, daß eine Formel „His Britannic Majesty's Government will use their best endeavours“ unter Weglassung von „and the Imperial German Government“ angenommen werden würde.

Artikel 5 a und, wie weiter unten dargelegt wird, in geringerem Grade der Schlußpassus unseres Artikels 6, beginnend mit „dues shall be imposed“ bis „or their cargoes“ bilden wesentliche und fundamentale Teile des Abkommens, und ihre Aufnahme muß eine conditio sine qua non des Abschlusses sein. Das Foreign Office bezieht sich in seinem Memorandum auf die vorbereitenden Besprechungen vom 7. Mai 1913 und legt, obwohl es zugibt, daß es sich um eine versuchsweise, beiderseitig ausdrücklich als nicht bindende Fassung der zu erörternden Gegenstände gehandelt habe, großen Wert auf die damalige Besprechung. Unser Artikel 5 a und der angezogene Passus des Artikels 6 sind vollständig sinngemäß, ja nahezu wörtlich der damaligen Besprechung entnommen, und es ist in allen Stadien der Verhandlung von deutscher Seite mit dem allergrößten Nachdrucke betont worden, daß die Aufgabe der Zweigstrecke nach Basra nur unter der Bedingung erwogen werden könnte, daß für die Aufrechterhaltung des Zuganges nach Basra für Seeschiffe innerhalb der durch die natürlichen Verhältnisse gesetzten Grenzen die stärksten Garantien gegeben würden. Die gegen die Aufnahme dieser Bestimmungen in den Vertrag englischerseits aufgeführten Gründe haben keine überzeugende Kraft, und

ich möchte daher raten, mit aller Entschiedenheit auf der Aufnahme eines Paragraphen 5 a zu bestehen, der den Inhalt des jetzigen Paragraphen 5 a und womöglich den angegebenen Absatz aus unserem Paragraphen 6 zum Inhalt hat.

Der Text würde lauten:

His Britannic Majesty's Government declare that they will use their best endeavours to secure that the Shatt-el-Arab shall be brought into and permanently kept in a satisfactory state of conservancy in order that sea-going vessels may always be assured of free and easy access to the port of Basra, and to secure, further, that the navigation on the Shatt-el-Arab shall permanently be kept open for sea-going vessels, and be carried on on terms of absolute equality for the vessels of all nations, without regard either to the nationality of the vessels or to their cargoes.

Dues shall be imposed, not for the mere fact of navigation but only for repaying sums actually spent on improvements in the navigation of the Shatt-el-Arab and harbour facilities. They shall in no case exceed 1 fr. per registered ton (the dues to cover the coming in and going out of the same vessel); any dues shall be levied on a basis of absolute equality without regard to the nationality of sea-going vessels or their cargoes.

Der Inhalt der „recommandations" wäre wohl zweckmäßig in die Note explicative aufzunehmen und hinzuzufügen, daß Artikel 5 a in diesem Sinne ausgelegt werden solle. Mit diesem Zusatz in der Note hoffe ich die Annahme ziemlich bestimmt zu erreichen.

Article 6

behandelt eine schwierige Materie, die im Verhältnis zu allen anderen Teilen des Vertrages noch verhältnismäßig geringe Fortschritte gemacht hat. Der neue englische Vorschlag ist als Verbesserung gegenüber dem vorigen nur teilweise anzusprechen und in seiner jetzigen Form zur Annahme nicht zu empfehlen. Da es sich um eigenartige Verhältnisse handelt, zu denen ein vollkommen passendes Gegenstück sich nicht finden läßt, so muß vielleicht zur Untersuchung und Begründung dessen, was für unsere Interessen wünschenswert erscheint, etwas weiter ausgegriffen werden.

Die Schatt-el-Arab-Kommission wird eine türkische Behörde sein, in der englische Beamte starken Einfluß üben werden. Reklamationen und Streitigkeiten, die aus ihrer Tätigkeit entstehen könnten, sind deutsch-türkische Zwiste. England kann formell seinen Einfluß auf die Kommission nur durch Vorstellungen in Konstantinopel ausüben. Solche Vorstellungen werden am meisten Aussicht auf Erfolg haben, wenn sie nach vorheriger Vereinbarung zwischen den beiden Mächten von Deutschland und England zusammen gemacht werden. Unter Umständen wäre es wünschenswert, von den Türken schon jetzt eine

bindende Zusage zu erlangen, gemeinsame Vorschläge beider Mächte in Sachen der Flußregulierung des Schatt-el-Arab durch Anweisungen an die Kommission Folge zu leisten.

In den Fragen, mit denen die Kommission sich zu befassen haben wird, dürften zwei Gruppen zu unterscheiden sein. Die eine umfaßt sämtliche Fragen, wie Tonnen, Baken, Leuchtfeuer, Anlegeplätze, Schiffahrtsabgaben, kurz alle Fragen, die mit verhältnismäßig geringen Umständen rasch an Ort und Stelle entschieden werden können und für welche eine rasche Entscheidung an Ort und Stelle im Interesse von Handel und Schiffahrt notwendig ist. Die andere umfaßt die Strombaupolitik als solche. Hier sind nur die größten technischen Autoritäten zuständig. Hier handelt es sich darum, eine einheitliche, im voraus festgesetzte Politik zu befolgen. Hier sind Entschlüsse nur in Zwischenräumen von vielen Jahren und nach Beratung zwischen Sachverständigen zu fassen. Es dürfte sich empfehlen, bei der Erwägung, wie unsere Interessen auf dem Schatt-el-Arab am besten gewahrt werden, diese Unterscheidungen zugrunde zu legen. An dem von uns vorgeschlagenen Comité de surveillance festzuhalten, würde sich angesichts des sehr starken Widerstandes gegen diesen Gedanken vielleicht nicht empfehlen, zumal dieses Komitee auch vom Standpunkt unserer Interessen aus erhebliche Mängel haben würde. Es würde sich unter den jetzigen Verhältnissen aus dem deutschen, dem englischen und dem russischen Konsul zusammensetzen, zu denen wohl in absehbarer Zeit der französische Konsul treten dürfte. Schon diese Zusammensetzung wäre für uns nicht übermäßig verlockend, und die Möglichkeit, daß zum mindesten der russische und der französische Konsul Wünschen des deutschen Vertreters Schwierigkeiten und Verzögerungen bereiten würden, ist nicht von der Hand zu weisen. Jedenfalls würde bei jeder Verletzung deutscher Interessen, zum Beispiel durch Erhebung ungerechtfertigt hoher Schiffahrtsabgaben, der deutsche Konsul erst eine Einigung mit den genannten drei Kollegen bewirken müssen, bevor das Komitee die Schatt-el-Arab-Kommission mit der Sache überhaupt befassen könnte.

Das Zweckmäßigste für die rasche Erledigung von Fragen, die an Ort und Stelle auftauchen, wäre, den einzelnen Konsuln in Basra, deren Flagge durch regelmäßige Dampferlinien vertreten ist, das Recht zu geben, direkt mit der Schatt-el-Arab-Kommission zu korrespondieren. Gegen den ablehnenden Bescheid der Kommission würden in erster Linie diplomatische Vorstellungen bei der Pforte als das gegebene Mittel erscheinen. Falls unser Vertrag mit der Türkei eine unseren Artikel 8 der gegenwärtigen Konvention entsprechende Schiedsklausel enthält, würde bei ablehnendem Bescheid der Pforte die Frage ohne weiteres einem derartigen Schiedsgericht zu unterbreiten sein.

Das in Artikel 6 (b) in Betracht gezogene Verfahren ist wertvoll, indem es eine doppelte Bindung der englischen Regierung enthält. Im

Gegensatz zu dem vorher beschriebenen Verfahren, das sicher bei vielen der vorkommenden Fälle direkte Abhilfe lokaler Fragen und Beschwerden durch die Kommission gewährleisten würde, wäre dieses Verfahren in erster Linie anzuwenden, falls über die Grundfragen der Strombaupolitik zwischen unserer Schiffahrt beziehungsweise unseren Sachverständigen und der Stromkommission grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten entstehen sollten. Für solche Fälle würde die relative Langsamkeit und Schwerfälligkeit, die von einem solchen Verfahren kaum zu trennen sind, weniger ins Gewicht fallen, da — wie oben dargelegt — solche grundsätzliche Fragen der Strombaupolitik auf viele Jahre hinaus die einzelnen Ausführungshandlungen bestimmen. Es würde sich also vielleicht empfehlen, Artikel 6 (b) des englischen Vorschlags beizubehalten. Ob an die Stelle des Board of Enquiry, der hier vorgesehen ist, und gegen den sich wohl manche Bedenken geltend machen lassen, eine Commission of Arbitration nach Artikel 8 des gegenwärtigen Vertrages mit Nutzen gesetzt werden könnte, bleibt zu erwägen. Ein solches Verfahren hätte den Vorzug, daß in einzelnen Fällen, wo dies erwünscht erschiene, die schiedsrichterliche Entscheidung eines einzigen Sachverständigen angerufen werden könnte; andererseits den Nachteil, daß erst über die Einzelheiten des Schiedsgerichtes verhandelt werden müßte, während das Verfahren, die Zahl der Schiedsrichter usw. nach dem englischen Vorschlag bereits festständen.

In einer Konferenz mit Sir Eyre Crowe und Mr. Parker ist unser Wunsch, den Schlußabsatz unseres Artikels 6 von „dues shall be“ bis „or their cargoes“ als zweiten Absatz dem Artikel 5a anzugliedern, mit dem Hinweis bekämpft worden, daß durch das „taken note“ anfangs Artikel 6 Deutschland Rechte aus der englisch-türkischen Schatt-el-Arab-Kommission ohne weiteres gewinne. Es erscheint aber zweckmäßig, gegen eine mögliche Änderung der Konvention, gegen die das „taken note“ meines Erachtens nicht schützen würde, eine weitere Sicherung einzufügen dadurch, daß nach „international commerce, will“ eingefügt wird: „so long as the Convention is not materially altered, and...“. Dies würde uns das Recht verleihen, bei jeder Veränderung der Konvention vorerst befragt zu werden, da sonst unsere gesamten Verpflichtungen aus Artikel 6 hinfällig würden. Damit entfiele die Notwendigkeit für den englischerseits vorgeschlagenen Passus:

„His Britannic Majesty's Government on their part undertake that they will not, without a preliminary agreement with the Imperial German Government, consent to the imposition of dues exceeding 1 franc per registered ton.“

Nach obigen Vorschlägen würde Artikel 6 dann lauten:

„The Imperial German Government having taken note of the Anglo-Turkish Convention of... under which the free navigation of the Shatt-el-Arab is assured to the shipping of all nations and a commission is

established for the execution of such works as may be necessary for the improvement of its channel and for its maintenance and for other like purposes set out therein, and being of opinion that the provisions of the Convention are conducive to the best interests of international commerce, will, so long as the Convention is not materially altered, and so long as the duties imposed upon the Commission by the said Convention are satisfactorily carried out, uphold the Convention, and will undertake, that German subjects and German shipping shall comply therewith, and with all regulations issued by the Commission, and shall duly discharge all obligations properly imposed upon them in pursuance of the provisions of the said Convention.

The Imperial German Government take note in this connection of the declaration, signed on the ... and attached to the said Convention, to the effect that articles 7 and 8 of the above Convention do not affect the rights enjoyed in the Ottoman Empire by the nationals of the Treaty Powers.

Those foreign Consuls resident at Basra whose flag is represented by steamship lines regulary trading with that port shall correspond directly with the River Commission on all matters affecting the conservancy of the Shatt-el-Arab and the dues to be levied on that river.

If at any time any of the Governments most interested by reason of the magnitude of their shipping on the Shatt-el-Arab are of opinion that the duties imposed upon the Commission are not satisfactorily carried out, or that the reasonable requirements of the commerce of the river in matters within the competence of the Commission are not adequately met, and that the Commission in such case has not seen its way to give effect to important recommendations laid before it in the interests of shipping, with the object of removing the above-mentioned causes of complaint, His Britannic Majesty's Government will use their good offices with the Imperial Ottoman Government to ensure the reference, as provided for by Article 8 of this Convention, to arbitration of the questions whether in any particular respects the duties of the Commission have not been satisfactorily carried out, and whether there is good ground for thinking that the Commission, if maintained, will not be able to provide for the reasonable requirements of the commerce of the river.

The Government of His Britannic Majesty will use their good offices with the Imperial Ottoman Government to ensure that the proposals contained in the Report of Arbitration are carried out."

Article 7

war ich ermächtigt, unter Umständen fallen zu lassen. Ich habe aber von dieser Ermächtigung bisher keinen Gebrauch gemacht, da mir zweifelhaft blieb, ob Artikel 5 a unseren Wünschen gemäß aufgenommen werden würde. Es dürfte sich aus taktischen Gründen empfehlen, am

Artikel 7 festzuhalten, bis unseren Wünschen nach dem oben besprochenen Artikel 5 a Rechnung getragen ist.

Article 8

ist unverändert geblieben.

Für die weitere geschäftliche Behandlung der Sache scheint zunächst eine direkte Verhandlung der Deutschen Bank mit der englischen Finanz über Bildung der englischen Gruppe und der Bagdadbahngesellschaft mit Lord Inchcape, der Lynch Company und dem Foreign Office erwünscht. Hierdurch könnten die noch bestehenden Meinungsverschiedenheiten wegen der Bautransporte der Bagdadbahn gelöst werden, ebenso wie die Frage wegen der Flußfähren oberhalb Bagdads. Bei dem Umfange des Materials dürfte einige Zeit vergehen, bevor die deutschen Gegenvorschläge auf die vorliegenden englischen Vorschläge eintreffen können. Der Artikel 6 ist im Verhältnis zu den übrigen Bestimmungen des Vertrages noch am weitesten zurück. Ich möchte, falls dies den Anschauungen Euerer Exzellenz entspricht, anregen, mir Instruktionen für die weitere Behandlung des Artikels 6 sobald als möglich zugehen zu lassen, damit während der Ausarbeitung der deutschen Antwort über die anderen Punkte Artikel 6 hier schon durch weitere Verhandlungen gefördert und dem Abschluß nähergebracht werden kann.

Auf der im vorstehenden besprochenen Grundlage ist eine Einigung über die noch ausstehenden Meinungsverschiedenheiten in nicht allzu ferner Zeit zu erhoffen. Für die englisch-türkischen Verträge war der 1. Januar 1914 als äußerster Termin für die Ratifikation vorgesehen. Dieser Termin ist durch besondere Konvention bis 15. Februar 1914 ausgedehnt worden. Sir Edward Grey hofft, daß wir bis dahin auch mit unserem Vertrage fertig sind.

Lichnowsky

Anlage I

British Counter-draft of December 15, 1913

(Note. — Variations from the German draft of November 3, 1913, are, so far as possible, indicated by italics.)

Article 1

Clause (a). Recognising the general importance of the completion of the Bagdad Railway for international commerce, His Britannic Majesty's Government undertake not to take or encourage any measures likely to impede the construction of the Bagdad Railway system or to prevent the participation of capital in this undertaking.

Clause (b). His Britannic Majesty's Government *declare that they will not oppose* the construction and management of the proposed railway from Bagdad to Basra by the Bagdad Railway Company.

Clause (c). The Imperial German Government declare that they will use their best endeavours to secure that two British directors, agreeable to His Britannic Majesty's Government, shall be admitted to the board of the Bagdad Railway Company.

Article 2

Clause (a). The Bagdad Railway Company having concluded with the Imperial Ottoman Government an arrangement on the following basis, the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government declare, so far as concerns themselves, that they adhere to the said arrangement, and will use their best endeavours to secure its due execution: —

(I) The terminus of the Bagdad Railway Company's line shall be at Basra, and the Bagdad Railway Company has renounced all claims to construct a branch line from Basra (Zobeir) to the Persian Gulf, referred to in article 1 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, and to build a port or railway terminus on the Persian Gulf, whether under article 23 of the said Bagdad Railway Convention or in any other way derived.

(II) No discrimination, direct or indirect shall be permitted on the Bagdad Railway Company's system, either as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport, or in any other manner whatever.

(III) In the event of the construction of the said branch line from Basra (Zobeir) to the Persian Gulf being undertaken, adequate arrangements shall be made to secure facilities for through traffic from and to the Bagdad Railway Company's system, and there shall be complete protection against discrimination direct or indirect.

(IV) The construction *and exploitation* of the proposed port at Basra, authorised by article 23 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, shall be *carried out* by a separate Ottoman company.

No duties or charges of whatever nature or under whatever denomination shall be levied by the port company on any vessels or goods which shall not equally, under the same conditions, be imposed in like cases on all vessels or goods, whatever be the nationality of the vessels or their owners, or the ownership or country of origin or destination of the goods, and whatever be the places from which the vessels or goods arrive or to which they depart.

In all that relates to the stationing, loading, and unloading of vessels in the port, no privileges or facilities shall be granted to any vessel or vessels which shall not equally and under like conditions be granted to all other vessels.

The Imperial Ottoman Government reserves to itself the right to confer upon the Commission, which it proposes to entrust with the improvement and maintenance of the navigability of the Shatt-el-Arab, its rights of control over the port of Basra.

The conventions relating to this port, and the statutes of the company to be formed, shall contain provisions expressly preserving the rights of the aforesaid Commission.

Clause (b). The Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government agree that they will use their best endeavours to secure that in the separate Ottoman Company for the construction and exploitation of the port of Basra, mentioned in sub-clause (IV) above, British participation, both in the capital and directorate of the port company, and in the contracts for construction and maintenance, shall amount to 40 per cent. of the whole.

Clause (c). The Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government agree that they will use their best endeavours to secure that in any Ottoman Company for the construction and exploitation of the port of Bagdad, to be formed under article 6 of the agreement between the Bagdad Railway Company and the Imperial Ottoman Government, mentioned in clause (a) of the present article, British participation, both in the capital and directorate of the port company, and in the contracts for construction and maintenance, shall amount to 40 per cent. of the whole.

Clause (d). In all that relates to the dues and charges of whatever nature to be levied, and to the facilities to be accorded, in the ports of Basra and Bagdad, goods arriving or to be forwarded by water shall receive identic treatment to those arriving or to be forwarded by rail.

Article 3

Clause (a). The Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government declare that they will in no case support the construction of a branch from Basra (Zobeir), or from any point of the main line of the Bagdad Railway, to the Persian Gulf unless and until there is complete agreement on the subject between His Britannic Majesty's Government, the Imperial German Government, and the Imperial Ottoman Government.

Clause (b). The Imperial German Government declare that they will in no case themselves establish, or support any claim by any persons or corporations whatsoever to establish, a port or railway terminus on the Persian Gulf unless and until there is complete agreement on the subject between His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government.

Clause (c). His Britannic Majesty's Government declare that they will in no case themselves establish, or support any claim by any persons or corporations whatsoever to establish, *in the provinces of*

Mosul and Bagdad, railway undertakings *either* in direct competition with the Bagdad Railway Company's lines, or in contradiction with that company's existing rights, unless and until there is complete agreement on the subject between the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government.

Article 4

Clause (a). The Imperial German Government, having cognisance of the declaration signed on 29th July, 1913, on behalf of the Imperial Ottoman Government, concerning navigation on the Rivers Tigris and Euphrates, declare that they will not oppose the execution, nor support any action directed against the execution, of such declaration, so long as the navigation on the said rivers is maintained in substantial accordance with the provisions thereof.

Clause (b). His Britannic Mayesty's Government declare that they will not oppose the acquisition by the Bagdad Railway interests *of 40 per cent. of the share capital to be allotted to Turkish interests at the first allotment and the right in respect thereof to subscribe for a rateable proportion of further issues of capital of* the Ottoman Company for river navigation, and their representation on the board of the aforesaid company by one director out of the share of the directorate allotted to Turkish interests.

Clause (c) (i). It is, nevertheless, understood that nothing in this article shall be held to affect the rights conceded by article 9 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, except in so far that *His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government hereby agree and declare, so far as concerns themselves, that they adhere to, and will use their best endeavours to secure the due execution of, the following provisions of the arrangement referred to in article 2 of the present convention:* —

The Bagdad Railway Company's rights *under article 9 of the aforesaid Convention of the 5th March, 1903, shall not continue to be exercised after the 31st January, 1919,* unless it is shown that no other satisfactory means are available *for the purposes specified in the said article 9,* and in any case they shall cease on the completion of the construction of the Bagdad Railway to Basra.

(ii) It is further agreed that if an arrangement to the satisfaction of the parties concerned can be made for the conveyance by river of the aforesaid materials through British or Ottoman agency, His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government will use their best endeavours to secure the conclusion of such an arrangement.

Article 5

Clause (a). The concessionaire, nominated in pursuance of article 3 of the aforesaid declaration of the 29th July, 1913, having concluded with the Imperial Ottoman Government an arrangement on the fol-

lowing basis, His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government declare, so far as concerns themselves, that they adhere to the said arrangement and will use their best endeavours to secure its due execution:—

No discrimination shall be permitted by the Ottoman Company for river navigation, either as regards facilities on rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport, or in any other manner whatsoever. The Company shall grant no through bills of lading, rebates, or other privileges of any description in respect of goods carried by any ship between any place served by the Company's vessels and any place oversea, unless the same privileges are accorded in respect of similar goods carried under the same conditions and in the same direction between the same places by all ships regularly trading between those places, irrespective of nationality.

Clause (b). The Imperial German Government and His Britannic Mayesty's Government declare, so far as concerns themselves, that they adhere to, and will use their best endeavours to secure the due execution of, the following provisions of the arrangement referred to in article 2 of the present Convention:—

The Bagdad Railway Company shall have the right, solely for the service of the railway, to employ at Bagdad vessels propelled by steam or by any other motive power, but not exceeding 80 tons British register, and ferry-boats of greater tonnage.

The Port Company referred to in article 2, clause (c), shall have the right to employ at Bagdad vessels propelled by steam or by any other motive power, but not exceeding 80 tons British register, solely for the transport of its officials, workmen, and materials.

At other places on the Tigris or Euphrates wherever the need may arise, the Imperial Ottoman Government undertakes that the proposed Ottoman Company of River Navigation shall be responsible for any ferry service required for the purposes of the railway, according to conditions, and at points, to be settled from time to time by special agreements between the above companies.

Article 6

(a) The Imperial German Government having taken note of the Anglo-Turkish Convention of   under which the free navigation of the Shatt-el-Arab is assured to the shipping of all nations and a commission is established for the execution of such works as may be necessary for the improvement of its channel and for its maintenance and for other like purposes set out therein, and being of opinion that the provisions of the Convention are conducive to the best interests of international commerce, will, so long as the duties imposed upon the Commission by the said Convention are satisfac-

torily carried out, uphold the Convention, and will undertake that German subjects and German shipping shall comply therewith, and with all regulations issued by the Commission, and shall duly discharge all obligations properly imposed upon them in pursuance of the provisions of the said Convention.

The Imperial German Government take note in this connection of the declaration signed on the   and attached to the said Convention, to the effect that articles 7 and 8 of the above Convention do not affect the rights enjoyed in the Ottoman Empire by the nationals of the Treaty Powers.

His Britannic Majesty's Government on their part undertake that they will not, without a preliminary agreement with the Imperial German Government, consent to the imposition of dues exceeding 1 franc per registered ton.

(b) If at any time any of the Governments most interested by reason of the magnitude of their shipping on the Shatt-el-Arab are of opinion that the duties imposed upon the Commission are not satisfactorily carried out, or that the reasonable requirements of the commerce of the river in matters within the competence of the Commission are not adequately met, and if the Commission in such case has not seen its way to give effect to important recommendations laid before it in the interests of shipping, with the object of removing the above-mentioned causes of complaint, His Britannic Majesty's Government will use their good offices with the Imperial Ottoman Government to ensure the reference to a Board of Enquiry of the questions whether in any particular respects the duties of the Commission have not been satisfactorily carried out, and whether there is good ground for thinking that the Commission, if maintained, will not be able to provide for the reasonable requirements of the commerce of the river.

This Board shall consist of five members to be drawn from the Powers most interested by reason of the magnitude of their shipping in the Shatt-el-Arab; the Ottoman member of this Commission shall be the President.

The Board of Enquiry shall, unless the time is extended with the consent of all parties, publish its report within four months of its appointment. The Government of His Britannic Majesty will use their good offices with the Imperial Ottoman Government to ensure that the proposals contained in such Report are carried out.

Article 7

Any difference of opinion arising out of this declaration shall be submitted to arbitration. If the two Governments fail to agree about a special Court or arbiter, the case shall be submitted to the Hague Tribunal.

Anlage II

Englisches Memorandum zum Gegenprojekt vom 15. Dezember 1913

Confidential — Foreign Office, December 15, 1913

His Majesty's Government have very carefully considered the counter-draft, communicated by the German Chargé d'Affaires on the 4th November, of the proposed Anglo-German Convention respecting the Bagdad Railway and allied questions, and his note of the 3rd November commenting upon this document.

Sir E. Grey now has the honour to transmit a further draft, which is somewhat amended both in form and in substance.

The changes of form are primarily due to exigencies of procedure, and are designed to meet the fact that certain stipulations must necessarily, in the first instance, be agreed upon between the Ottoman Government and the Bagdad Railway Company or the proposed River Navigation Company, as the case may be.

The changes of substance are largely attributable to the desire of His Majesty's Government to recall the German Government as nearly as possible to the original proposals which they put forward, as a basis of negotiation, on the 7th May, 1913, and from which each successive counter-draft seems to have constituted a further departure. So wide indeed has been the departure that even such important conditions as those contained in section 2 (b) and the first and third sentences of section 3 of the memorandum of that date, — which went far to constitute the credit side of the transaction from the British standpoint —, have now, by the wording of the German counter-draft of the 3rd November, 1913, (article 2, clause (c), last paragraph, article 4, clauses (b) and (c), and article 5, clause (b)), been substantially whittled away.

His Majesty's Government recognise that the proposals made on the 7th May, 1913, were to some extent tentative and non-committal, and they have accordingly not been unwilling, as the German Government are aware, to concede certain important points in the course of negotiation in the interests of a general settlement; but they are persuaded that they cannot go further in this direction without so weakening the conditions secured in British interests as to expose the whole Convention to unanswerable criticism and therefore to insuperable objection. This will be the more apparent when attention is drawn to the following considerations, a course which His Majesty's Government adopt in no controversial spirit.

The principal desiderata of His Majesty's Government have from the first been, and, as indicated in the present British counter-draft, still are, confined to two points:

(a) That there should be no change detrimental to British interests

in what His Majesty's Government regard as the political status quo at the head of the Persian Gulf.

(b) That there should be no sort of discrimination against British trade on the Bagdad Railway.

These points are largely covered by section 2 of the memorandum of the 7th May, 1913, and by the proposal, confidentially explained to Herr von Kühlmann on the same date, for the institution of a Riverain Commission on the Shatt-el-Arab.

On the other hand, the desiderata of the German Government, as conceded in the present counter-draft, are relatively not inconsiderable:

(a) His Majesty's Government agree to an increase in the Turkish customs duties, an increase which must be borne largely by British trade, seeing that such trade represents some 30 per cent. of the total foreign imports into Turkey; this increase is virtually a sine qua non to the successful completion of the Bagdad Railway.

(b) His Majesty's Government undertake not to oppose the construction and management of the proposed railway right down to Basra, the only natural commercial terminus of such a line, by the Bagdad Railway Company. They thereby abandon all claim to British control in the Bagdad-Basra section: it will be recollected that the satisfaction of this claim was at one time a principal condition of British assent to the customs increase.

(c) His Majesty's Government agree that, in the important provinces of Bagdad and Mosul, where British trade has long been prodominant, they will support no railway undertakings either in direct competition with the Bagdad Railway Company's lines or with that Company's existing rights.

(d) His Majesty's Government agree not to oppose the acquisition by German interests of 40 per cent. of the share capital allotted to Turkey in the proposed Ottoman River Navigation Company.

(e) His Majesty's Government acquiesce in certain facilities being granted to the Bagdad Railway Company on the River Tigris at Bagdad.

While His Majesty's Government have no desire to exaggerate the disparity between these respective desiderata, they are confident that the German Government will appreciate their attitude in regarding the proposals put forward in the revised counter-draft now enclosed as representing the utmost limit of concession to which they can properly agree.

Sir E. Grey will now proceed to deal seriatim with the points raised by Herr von Kühlmann in his covering note of the 3rd November, and to refer when necessary to the corresponding clauses of the counter-draft.

His Majesty's Government are in principle opposed to explanatory notes, holding that a convention itself should be so clear and precise as to require no explanation; nevertheless, they recognise that, in the

present instance, many points of detail are involved and that their inclusion in the text of the convention might prove somewhat cumbrous and inconvenient, and they are accordingly prepared to defer to the wish of the German Government, on the distinct understanding that the explanatory note is ratified and published at the same time as the convention.

His Majesty's Government agree to the adoption of the words „system" and „undertaking" as proposed in article 1, clause (a), provided they are first furnished with authentic copies of all agreements between the Ottoman Government and the Bagdad Railway Company, and provided they find no occasion for objection in the final text of the supplementary agreements now under discussion at Berlin, as it is clearly essential that they should know precisely what they are asked to agree to; provided also that it is expressly agreed in the explanatory note that their freedom of action with regard to future variations of the concession is not impaired by this wording.

His Majesty's Government would also agree to the inclusion in the explanatory note of the words „under the express condition that no prejudice of an economic or financial nature is caused to Great Britain in pursuance of this clause". They consider further that the obligations of Great Britain under this clause should be defined in the same document. In the view of His Majesty's Government, Great Britain would be bound, after the signature of this convention and the conclusion of all pending negotiations with Turkey, not to oppose the increase of the Turkish customs duties up to 15 per cent. ad valorem, and not to oppose the allocation of a portion of this increase or of existing Turkish revenues for the purposes specified in article 35 of the Bagdad Railway Convention of March 1903: such an obligation would not, however, commit His Majesty's Government in advance to support the allocation of any particular revenues, but merely that of adequate revenues, to such purposes.

His Majesty's Government prefer the words „declare that they will not oppose" to those suggested in article 1, clause (b), of the German counter-draft; this undertaking corresponds, moreover, to that which the German Government assume in article 4, clause (a).

The addition suggested by the German Government of the words „as representatives of a group of British shareholders" in article 1, clause (c), does not commend itself to His Majesty's Government. It is essential that there should be British representatives on the board of the Bagdad Railway, and His Majesty's Government attach importance to an assurance from the German Government that they will use their best endeavours to this end; but it appears to them otiose to enter in the Convention into the technical formalities which the admission of such representatives may entail. Herr von Gwinner explained to Mr. Parker at the German Embassy on the 7th June, 1913,

that their admission could only take place in a manner such as is suggested in Prince Lichnowsky's note of the 16th July, 1913, and, subject to the successful formation of a British group, His Majesty's Government intimated that the arrangements indicated would be satisfactory. While they adhere to this position, they are bound to state that the legal advice which they have obtained respecting the bearing of the statutes of the Bagdad Railway Company and of the provisions of Turkish company law on the question is not quite in accord with the view then expressed by Herr von Gwinner.

In this connexion it must be remarked that the terms outlined by Herr von Gwinner to Sir H. Babington Smith on the 14th June, 1913, are not such as are likely, in the opinion of His Majesty's Government, to encourage British financial participation in the undertaking. The British subscribers are to be required to pay for their shares in full at par, whereas the original shareholders paid actually only one-half of the nominal value of their shares, the remainder being credited to them out of the profits on the construction of the first section of the railway — a course which seems open to criticism on purely financial grounds. Whilst as regards participation in the profits arising from the construction and working of the railway, British shareholders would thus be in a less favourable position than the original subscribers, they are to be required to put themselves in the same position as original subscribers as regards the very onerous obligations of the syndicate for realising the Government bonds. If substantial British financial participation in the enterprise is desired, His Majesty's Government trust that the German Government will use their influence with the Bagdad Railway Company to secure an appreciable modification of the terms suggested.

As regards article 2 certain changes have been made, with a view to greater clearness, in the lettering and numbering of the several clauses and sub-clauses: it will be observed that no alteration of wording is made in clause (a), subsections (I) and (II), or in the first paragraph of sub-section (III); but His Majesty's Government are unable to concur in the prososal that German capital should be represented by directors on the board of any railway which might be built from Basra (Zobeir) to the Persian Gulf. Such a proposal, as has already been pointed out, is in direct conflict with section 2 (b) of the memorandum of the 7th May, 1913; it also appears to His Majesty's Government misleading and inequitable to stipulate that German representation on such a line should be similar as regards conditions and proportion to any British participation on the board of the Bagdad Railway; the counterpart of any such British participation as may be arranged is rather to be found in German participation in the proposed River Navigation Company.

His Majesty's Government attach great importance to all the

stipulations which now appear in italics in article 2, clause (a), section (IV) of the British counter-draft being „adhered to“ by the German Government in the present Anglo-German Convention, even though they may in the first place be the subject of agreement between the Ottoman Government and the Bagdad Railway Company.

Clauses (b) und (c) of article 2 provide for a British participation, both in the capital and directorate of the company or companies of the ports of Basra and Bagdad, and in the contracts for construction and maintenance, of 40 per cent. of the whole. Such a percentage is, according to Prince Lichnowsky's note of 16th July, what the Bagdad Railway Company are prepared to concede to British interests; as British participation in the port of Basra up to 50 per cent. is not conceded, as suggested in the British note of the 18th September, 1913, His Majesty's Government now revert to the proposal for British participation in both parts.

Clause (d) of article 2 appears very desirable in order to ensure complete equality of treatment.

Clauses (a) und (b) of article 3 have not been altered.

The German Government express a wish that two changes should be made in clause (c) of article 3, viz., that the words „in Ottoman territory east of Aleppo“ should be substituted for „in the provinces of Mosul and Bagdad“, and that the words „or in contradiction with that Company's existing rights“ should be inserted after the words „the Bagdad Railway Company's lines“.

His Majesty's Government regret that they cannot possibly agree to an extension of the geographical area under this clause; they have had very great hesitation in agreeing even to the area originally suggested, having regard to the established position of British trade and influence in the provinces specified, but they certainly could not agree to mortgage the future as regards any line which might, at some distant date und under wholly altered conditions, possibly when the Bagdad Railway system is fully developed, be projected from the Mediterranean to Lower Mesopotamia.

His Majesty's Government understand that no project for a competing line with the Bagdad Railway from any point on the Mediterranean is at present under contemplation, and that, as regards the Aleppo-Meskene project, nothing beyond a purely negative obligation has been assumed by the Ottoman Government.

As regards the second alteration of wording suggested in this clause, His Majesty's Government are prepared to adopt it subject to the insertion of the word „either“ after „railway undertakings“, and provided a satisfactory settlement respecting the oil concessions in Mosul and Bagdad is reached, as they trust may be the case, before the signature of this Convention.

His Majesty's Government do not consider that there is any

parallel in fact between German participation in the River Navigation Company and British participation in the ports of Bagdad and Basra: if it is desired to establish a parallel it should be sought, due regard being had to the relative magnitude of the two concerns, between German representation in the River Navigation Company and British representation in the Bagdad Railway Company, which, under the convention of 1903, includes concessions for the ports of Bagdad and Basra.

His Majesty's Government could in no case agree to the wording of article 4, clause (b) of the German counter-draft of the 3rd November, any more than they could to that of article 2, clause (d) of the same document: they consider it absolutely indispensable that British participation in the ports should be fixed in precise terms in the convention itself at 40 per cent. of the whole, and that German participation in the navigation should be expressly limited in the convention itself to a stated maximum; they are further of opinion that the real facts of the agreement would have to be revealed eventually in Parliament and that no object would therefore be gained by their temporary obscuration. If, however, the German Government are anxious to maintain a spectacular parallel, perhaps the wording of article 4, clause (b) of the counter-draft now enclosed might serve the purpose in view. In agreeing not to oppose German participation, to the extent indicated, in the River Navigation Company, His Majesty's Government take formal note of the assurances contained in the German Ambassador's communication of the 16th July, 1913, to the effect that the German Government does not aim at any combination which could endanger effective British control of the navigation, and that the German Government would therefore be prepared to receive favourably any proposals about voting arrangements which would seem to His Majesty's Government desirable in order to assure the effective British control of the River Navigation Company.

It will be observed that clause (c) (i) of article 4 has been amended in form, and that the time limit of five years is re-inserted. His Majesty's Government attach cardinal importance to a specific limitation in the duration of the rights of the Bagdad Railway Company under article 9 of the convention of 1903; they must, in pursuance of section 3 of the memorandum of the 7th May, 1913, continue to press for such a limitation, which is not moreover inconsistent with the terms of agreement between the Bagdad Railway Company and either the „Société de Transports fluviaux“ or Messrs. Lynch Brothers.

Sir E. Grey would add that he understands that Messrs. Lynch Brothers are prepared, so far as they are concerned, to conclude an arrangement such as that contemplated under article 4, clause (c) (ii).

The changes in article 5 (b) have already been explained in substance in Sir E. Grey's memorandum of the 25th November, 1913;

slight verbal changes have since been made with the object of greater precision.

His Majesty's Government, after the most careful consideration, are not able to agree to stipulations such as are contained in articles 5 A and 7 of the German counter-draft of the 3rd November; but they would be willing to agree that article 6 of the British counter-draft should be interpreted, so far as possible, in the light of the recommendations of the 9th September, 1913, and that these recommendations should be embodied in the explanatory note: they understand, hewever from Hakki Pasha that the specific revenues named in section II of those recommendations have already been earmarked by anticipation for another purpose — a subject upon which Djavid Bey may possibly be able to throw more light.

While resolutely opposed, for the practical reasons explained in Sir E. Grey's memorandum of the 18th September, 1913, to the system of dual control which a „comité de surveillance" would entail, His Majesty's Government have made a considerable modification in the wording of article 6 in order to meet the criticism of the German Government, and they earnestly trust that the draft in its present form will be acceptable. A copy of the Anglo-Turkish declaration, respecting the rights enjoyed by the nationals of the Treaty Powers in Turkey, is enclosed *.

In order that the document which formed the enclosure in Sir E. Grey's memorandum of the 25th November, 1913, may exactly correspond with the present British counter-draft, a revised version is transmitted herewith **.

In conclusion, and while expressing the hope that these negotiations may be completed and the Anglo-German Convention signed in the course of next month, His Majesty's Government would again draw the attention of the German Government to the desiderata of the Smyrna-Aidin Railway Company, which, if dealt with on a sympathetic and broad basis would, they confidently believe, contribute to the ultimate benefit both of the Smyrna-Aidin and the Anatolian Railway systems.

Nr. 14 806

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 2 Berlin, den 6. Januar 1914

Antwort auf Bericht Nr. 725 ***.

Vor Stellungnahme zu englischem Gegenentwurf scheint uns

* Siehe Seite 291.
** Siehe Seite 288 ff.
*** Siehe Nr. 14 805.

erforderlich, bisherige Vereinbarungen über mesopotamische Flußschiffahrt, insbesondere Konzession und Statuten, kennen zu lernen und Äußerung Englands zu unseren letzten Anregungen (Erlaß Nr. 2151)* wegen Uferverkehrs zu erhalten, die sich mit englischen Vorschlägen gekreuzt haben. Ferner halten wir im Interesse gerade von England gewünschter Beschleunigung Vertragsabschlusses für unerläßlich, daß Inchcape nunmehr Deutscher Bank positive und formulierte Vorschläge macht wegen Uferverkehrs und Materialtransporte. Bitte dortige Regierung hiervon zu verständigen.

Zu Ew. pp. persönlicher Information.

Für Beurteilung künftiger Position Deutschlands und Englands in Mesopotamien wäre uns dringend erwünscht, von den im Bericht Nr. 703** erwähnten englisch-türkischen Abmachungen über Bewässerung eventuell unter der Hand Kenntnis zu erhalten. Ist diese Frage seit Erlaß Nr. 1565*** englischerseits nicht wieder angeschnitten worden?

Jagow

Nr. 14 807

Der Zweite Sekretär bei der Botschaft in London von Schubert an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 11 London, den 13. Januar 1914

In Ausführung der anderweitig hierher gelangten hohen Weisungen † war der zuständige Referent im hiesigen Foreign Office erneut um die Mitteilung der zwischen Lord Inchcape und der türkischen Regierung getroffenen Vereinbarungen gebeten und darauf hingewiesen worden, daß die Kaiserliche Regierung auf eine Äußerung auf ihre letzten Anregungen wegen des Uferverkehrs Wert lege und es für unerläßlich halte, daß Lord Inchcape der Deutschen Bank nunmehr bestimmte Vorschläge wegen des Uferverkehrs und der Materialtransporte mache.

Mit der abschriftlich gehorsamst beigefügten Verbalnote hat das Foreign Office daraufhin heute zur vertraulichen Kenntnis der Kaiserlichen Regierung und der Deutschen Bank den in drei Exemplaren beifolgenden Text der Konzession über die Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris übersandt, die am 12. v. Mts. von Hakki Pascha und Lord Inchcape hier unterzeichnet worden ist ††.

---

* Siehe Nr. 14 803.
** Siehe Nr. 14 802.
*** Siehe Nr. 14 777.
† Vgl. Nr. 14 803, 14 806.
†† Das sehr ausführliche Schriftstück, das im Druck 16 Folioseiten umfaßt, wird hier nicht abgedruckt.

Die Konzession nimmt im vierten, fünften und sechsten Absatz des 4. Artikels, im vierten Absatz des 11. Artikels, im zweiten Absatz des 23. Artikels sowie im 31. Artikel auf die Rechte der Bagdadbahngesellschaft Rücksicht. Mit den Statuten der neu zu gründenden Schiffahrtsgesellschaft, die der türkischen Regierung zur Genehmigung vorgelegt werden müssen, beschäftigen sich die Artikel 14 und 15.

Der Referent, Herr Parker, sagte mir heute, daß auch über die Statuten eine Einigung zwischen Hakki Pascha und Lord Inchcape erzielt worden sei. Sie lägen zurzeit der türkischen Regierung zur Prüfung vor; sobald sie genehmigt worden seien, würden sie der Botschaft mitgeteilt werden.

Ferner habe Lord Inchcape der britischen Regierung am 12. v. Mts. in bindender Form die schriftliche Erklärung abgegeben, daß er sich verpflichte, einen gewissen Anteil der Aktien der Schiffahrtsgesellschaft an die Bagdadbahngesellschaft abzutreten, sobald die britische Regierung dies von ihm verlangen werde. Diese Erklärung werde später nicht veröffentlicht werden und sei daher als geheim zu behandeln. Herr Parker teilte mir außerdem auf Grund einer Unterredung mit Lord Inchcape mit, daß der Botschaft im Laufe dieser, spätestens aber Anfang nächster Woche eine Antwort auf unsere Anregungen wegen des Uferverkehrs zugehen werde.

Er führte ferner aus, daß Lord Inchcape nach wie vor gern bereit sei, mit der Deutschen Bank wegen des Uferverkehrs in Verhandlungen einzutreten. Leider sei es Lord Inchcape jedoch nicht möglich, der Deutschen Bank formulierte Vorschläge zu machen, da er nicht genau über die Einzelheiten der Wünsche unterrichtet sei, auf deren Erfüllung die Deutsche Bank Wert lege. Wegen der Materialtransporte könne Lord Inchcape nur in Gemeinschaft mit Herrn Lynch verhandeln; denn wenn auch die Übertragung des Lynchschen Vertrages an Lord Inchcape in Aussicht genommen sei, so müsse Herr Lynch bei der gegenwärtigen Lage der Dinge unbedingt zu Verhandlungen über die Frage der Materialtransporte hinzugezogen werden.

Unter diesen Umständen hält es Herr Parker für das Zweckmäßigste, wenn eine mündliche Aussprache zwischen einem Vertreter der Deutschen Bank, Lord Inchcape und Herrn Lynch herbeigeführt werden könnte. Der Referent hat nach seinen Gesprächen mit Lord Inchcape den Eindruck, daß eine solche mündliche Verhandlung wahrscheinlich in kurzer Zeit zu einem für alle Beteiligten befriedigenden Ergebnisse führen werde.

Herr Parker meinte, ob nicht vielleicht ein Vertreter der Deutschen Bank es ermöglichen könne, nach London zu kommen. Lord Inchcape stehe in der nächsten und in der übernächsten Woche ganz zur Verfügung. Natürlich könne Lord Inchcape auch nach Berlin

reisen. In diesem Falle müsse aber auch Herr Lynch nach Berlin fahren, Lord Inchcape sei der deutschen Sprache gänzlich unkundig und unter diesen Umständen würde es dankbar begrüßt werden, wenn die Deutsche Bank ihren Vertreter hierher entsenden könne.

Im Laufe der Unterredung mit dem Referenten konnte ich das Gespräch ganz unauffällig auch auf die Frage der Bewässerung Mesopotamiens bringen. Herr Parker teilte mir dabei ganz vertraulich mit, daß die Verhandlungen, die in dieser Angelegenheit zwischen Hakki Pascha und dem Foreign Office gepflogen würden, noch keineswegs zum Abschluß gelangt seien. Sie hätten vielmehr für einige Zeit geruht, und er gedenke sie erst Anfang nächster Woche mit Hakki Pascha wiederaufzunehmen. In großen Zügen sei die Sachlage die folgende: Schon seit vielen Jahren hätten sich bekanntlich englische Firmen, vor allem Pearson und Jackson, mit der Bewässerung Mesopotamiens beschäftigt. Für bestimmte Gegenden seien von diesen Firmen Projekte ausgearbeitet und zum Teil auch ausgeführt worden. Das letzte dieser ausgeführten Projekte sei die kürzlich in Betrieb genommene Hindijah-Barrage. Es sei nun das Bestreben der britischen Regierung, den englischen Firmen die Ausführung der von ihnen ausgearbeiteten Projekte zu sichern. Denn die Gefahr sei nicht von der Hand zu weisen, daß die türkische Regierung sich wegen der Ausführung dieser Projekte, für die sie von den englischen Firmen die Unterlagen erhalten habe, an andere Firmen wenden und sie diesen zuteilen würde, wenn sie von ihnen billigere Angebote erhalte. In diesem Falle würden die englischen Firmen, die für die Ausarbeitung der Projekte zum Teil sehr erhebliche Kosten aufgewendet hätten, um den Lohn ihrer Arbeit betrogen werden. Die englische Regierung verlange daher von der türkischen die feste Zusicherung dafür, daß den englischen Firmen die Ausführung der von ihnen ausgearbeiteten Projekte übertragen würde.

Außerdem aber verlange die englische Regierung die weitere Zusicherung, daß den englischen Firmen in einigen bestimmten Distrikten Mesopotamiens — es scheint sich dabei auch um Distrikte am Tigris zwischen Bagdad und Mosul zu handeln — überhaupt die Ausführung von Bewässerungsanlagen zu übertragen. Die Regierung gehe dabei von der Erwägung aus, daß die Engländer sich zuerst mit der Bewässerung Mesopotamiens beschäftigt hätten, daß sie auf Grund der in Ägypten erzielten Erfolge über eine große Erfahrung in Bewässerungsfragen verfügten, und daß das Verlangen, auch künftighin an den Bewässerungsaufträgen in Mesopotamien einen größeren Anteil zu erhalten, nur recht und billig erscheinen könne.

Der Referent betonte, daß die englische Regierung aber keineswegs ein Bewässerungsmonopol in Mesopotamien für die englischen Firmen erbitten wolle oder anstrebe; es handele sich nur darum, den englischen Firmen die Ausführung der bereits von ihnen ausge-

arbeiteten sowie in bestimmten Gegenden die Ausführung weiterer Bewässerungsprojekte zu sichern.

Der Referent fügte aus eigenem Antriebe hinzu, daß er mir gern demnächst weitere Auskünfte geben wolle, sobald erst die Verhandlungen mit Hakki Pascha etwas weiter fortgeschritten sein würden.

Die Bewässerungsfrage ist übrigens seit den Anfang September hier eingetroffenen hohen Weisungen anscheinend englischerseits hier nicht wieder angeschnitten worden. Auch bei dem heutigen Gespräche ließ der Referent keinerlei Andeutung fallen, aus der ich hätte schließen können, daß die englische Regierung etwa beabsichtigt, uns einen Notenaustausch zur Sicherung der Schiffahrt gegen die ihr aus einem zu intensiven Betriebe der Bewässerungsanlagen drohenden Gefahren vorzuschlagen. Ich möchte auch kaum annehmen, daß die Regierung auf diesen Gedanken zurückkommen wird, da sie ihr Ziel bereits auf anderem Wege erreicht haben dürfte. Im dritten Absatz des 10. Artikels der Inchcapeschen Konzession verpflichtet sich nämlich die türkische Regierung, die Bewässerungsanlagen so zu betreiben, daß die Schiffahrt auf dem Tigris und Euphrat keinen Schaden erleidet. Eine Ausnahme kann nur in Zeiten großer Trockenheit gemacht werden, aber auch dann ist die türkische Regierung gehalten, die Schädigung der Schiffahrt auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Für den Kaiserlichen Botschafter
Schubert

Nr. 14 808

Der Zweite Sekretär bei der Botschaft in London von Schubert an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 13 London, den 15. Januar 1914

Das Foreign Office hat heute mit einer Verbalnote das abschriftlich gehorsamst beigefügte Memorandum* übersandt, welches die Antwort der britischen Regierung auf die ihr am 23. v. Mts. übermittelten Anregungen der Kaiserlichen Regierung betreffend den Uferverkehr des Euphrat und Tigris** enthält.

Für den Kaiserlichen Botschafter
Schubert

---

* Siehe Anlage.
** Vgl. Nr. 14 803.

Anlage

Memorandum

No. 1986/14. Foreign Office, January 15th, 1914.

On the 23rd December a memorandum was communicated by the German Chargé d'Affaires respecting article 8 of the proposed agreement between the Ottoman Government and the Bagdad Railway Company. In this memorandum stress was laid upon three principal points: —

(I) The desire of the Bagdad Railway Company to establish connexion between the two banks of the River Tigris at Bagdad, Mosul and Samara by means of services under its own control.

(II) The need for a sure guarantee that satisfactory services will in fact be supplied by the proposed Ottoman Company of river navigation wherever else they may be required by the Bagdad Railway Company, on conditions acceptable to the latter Company.

(III) The need of reserving of the Bagdad Railway Company the right of establishing, by agreement with the Ottoman Government, ferry services, etc., wherever they may be required.

As regards point (I) His Majesty's Government would observe that the right to establish cable ferry services is already conceded at Bagdad under article 8 of the British revise of the agreement in question, and under article 5 of the draft Anglo-German agreement, as enclosed in the British memorandum of December 15th 1913. As regards the proposal of the Bagdad Railway in so far as concerns the institution of such services at Samara and Mosul, His Majesty's Government have been in consultation with Lord Inchcape, and His Lordship is strongly opposed to such an arrangement, though he would be prepared to enter into a contract forthwith with the Bagdad Railway Company for the supply of the necessary services at those places. His Majesty's Government would, moreover, not be prepared to acquiesce in the proposal of the Bagdad Railway Company, which goes beyond the terms of the convention of March 1903, is inconsistent with the Anglo-Turkish Declaration of July 29th 1913, and is still more inconsistent with the basis of agreement suggested to His Majesty's Government by the German Government on May 7th 1913, where it is laid down that „German subjects should make no claim to participate in the navigation of the Euphrates and Tigris".

As regards point (II) His Majesty's Government must entirely dissent from the contention that Lord Inchcape's concession was at first intended to be confined to navigation up and down stream, and did not extend to transport between the two banks.

They would suggest that, in the event of disagreement between the Bagdad Railway Company and the Ottoman River Navigation Company as to what constitutes acceptable conditions, provision

should be made for reference to an independent arbitrator of foreign nationality, and failing agreement as to the arbitrator, that the reference should be to the Hague Tribunal.

As regards point (III) His Majesty's Government must base their refusal on the same grounds as are adduced against point (I) as well as upon the additional reason that such ferries, under foreign control, might seriously hamper the river navigation and thus render Lord Inchcape's concession nugatory.

A copy of the concession has now been communicated to German Embassy, and His Majesty's Government trust that an early conclusion of the pending negotiations may now be achieved.

Nr. 14 809

Der Zweite Sekretär bei der Botschaft in London von Schubert an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 15 London, den 16. Januar 1914

In einer Unterredung, die heute auf seine Anregung hin stattfand, setzte mir der Referent für die Bagdadbahnverhandlungen Herr Parker erneut auseinander, wieviel er sich von einer mündlichen Verhandlung zwischen einem Vertreter der Deutschen Bank, Lord Inchcape und Herrn Lynch verspreche, und wie sehr es seiner Ansicht nach daher zu begrüßen sein würde, wenn die Deutsche Bank in nächster Zeit die Entsendung eines Vertreters nach London ermöglichen könnte.

Herr Parkeı kam dabei auch auf die Wünsche der Smyrna—Aidin-Bahngesellschaft zu sprechen, für welche die hiesige Regierung zuletzt in dem Memorandum vom 15. v. Mts.* eingetreten war, mit dem sie uns den Gegenentwurf in Sachen der Bagdadbahn übermittelt hatte.

Herr Parker meinte, daß gelegentlich der Anwesenheit eines deutschen Vertreters in London vielleicht auch über die Wünsche der Smyrna—Aidin-Bahn durch direkte Verhandlungen zwischen diesem Vertreter, der Bahngesellschaft und Hakki Pascha eine schnelle und befriedigende Einigung erzielt werden könnte. Er ließ dabei durchblicken, daß es der britischen Regierung sehr am Herzen liege, die Wünsche dieser einzigen englischen Bahn in Kleinasien erfüllt zu sehen. Er führte dann aus, daß die Wünsche der Bahngesellschaft sich in vernünftigen Grenzen bewegten und nicht darauf hinausliefen, den Interessen der Anatolischen Bahn Abbruch zu tun. Die Smyrna—

---

* Siehe Nr. 14 796, Anlage.

Aidin-Gesellschaft verlange eine Konzession für den Weiterbau bis Sandikli und eine Option auf den Bau einer Verbindungslinie mit der Anatolischen Bahn. Eine solche Verbindung mit der Smyrna—Aidin-Bahn könne der Anatolischen Bahn sehr nützlich werden. Die Smyrna—Aidin-Bahn strebe aber vor allem eine Konzession an, die es ihr gestatte, von dem bisherigen Endpunkt der Bahn am Südwestufer des Egerdir-Sees eine weitere Strecke nach Osten bis zum Beischehir-See zu bauen; ferner verlange sie eine ausdrückliche Ermächtigung für die Schiffahrt auf dem Egerdir-See. Die Anatolische Bahngesellschaft behaupte, daß der Bau einer Bahn zum Beischehir-See ihre Pläne für die Bewässerung der Ebene von Konia gefährden würde, für welche die Seen Beischehir und Seidischehr als Wasserreservoirs dienen sollten. Es sei aber schwer einzusehen, inwiefern der Bau der Bahn, die für die Distrikte am Beischehir-See von großem Nutzen sein werde, auf die Bewässerungspläne störend einwirken könne. Zudem seien diese Distrikte von der Interessenphäre der Anatolischen Bahn durch das hohe Gebirge des Sultan Dagh getrennt, der nur auf einem einzigen schwierigen Passe überschritten werden könne. Der Egerdir-See, auf dem die Ausübung der Schiffahrt verlangt würde, läge aber ganz offenbar außerhalb der anatolischen Interessensphäre.

Während der Berliner Verhandlungen* schienen die Wünsche der Smyrna—Aidin-Gesellschaft keine rechte Würdigung gefunden zu haben; zum Teil würden unerfüllbare Bedingungen gestellt. Vor kurzem sei nun auch Hakki Pascha mit der Angelegenheit befaßt, und es seien ihm vorgestern zwei Mitteilungen der Smyrna—Aidin-Gesellschaft vom 26. August beziehungsweise 28. November v. Js. übergeben worden.

Herr Parker stellte mir das betreffende — in zwei Exemplaren gehorsamst beigefügte — Dokument mit dem Bemerken zur Verfügung, daß es vielleicht auch zur Kenntnis der Deutschen Bank gebracht werden könnte**; er bat um eine vertrauliche Behandlung, da er von der Smyrna—Aidin-Gesellschaft nicht ausdrücklich zur Weitergabe des Schriftstückes ermächitgt worden sei.

Ich entgegnete Herrn Parker, daß ihm unsere Stellung zu den Wünschen der Smyrna—Aidin-Gesellschaft ja bekannt sei. Wir würden voraussichtlich in der Lage sein, diesen Wünschen zur Verwirklichung

* Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI.

** Tatsächlich wurde der Bericht von Schuberts vom 16. Januar nebst den — hier nicht abgedruckten — Mitteilungen der Smyrna—Aidin-Gesellschaft der Deutschen Bank abschriftlich mitgeteilt, die dann in einem ausführlichen Schreiben vom 23. Januar Stellung nahm. Vor allem sprach sich die Deutsche Bank entschieden gegen die Verlängerung der Aidinbahn bis zum Beischehirsee aus, da dieser mit seiner Umgebung unzweifelhaft in das Verkehrsgebiet der Anatolischen Bahn falle.

zu verhelfen, wenn unseren Wünschen wegen Bagdad und der mesopotamischen Schiffahrt Rechnung getragen würde. Ich könne ihm aber nicht verhehlen, daß meines Dafürhaltens die ablehnende Haltung gegenüber den Wünschen der Bagdadbahn, betreffend den Uferverkehr, in Berlin einen sehr schlechten Eindruck machen werde.

Herr Parker erwiderte darauf, daß Lord Inchcape sich in dieser Frage gänzlich unnachgiebig gezeigt habe. Er versicherte mir, daß er versucht habe, Lord Inchcape umzustimmen; leider habe er keinen Erfolg gehabt. Es habe bereits die größte Mühe gekostet, Lord Inchcape für die 20prozentige deutsche Beteiligung an der Flußschifffahrtsgesellschaft zu gewinnen; zu weiterem Nachgeben wolle er sich jetzt unter keinen Umständen herbeilassen. Er sei jedoch zum Abschlusse eines Vertrages bereit, in dem alle Wünsche der Bagdadbahngesellschaft wegen der Beförderung ihrer Güter über die Flüsse berücksichtigt würden. Auf diese Weise werde Bagdadbahngesellschaft die volle Gewähr dafür erhalten, daß der Uferverkehr sich genau so befriedigend abwickeln werde, als wie wenn sie ihn selbst betrieben haben würde.

Für den Kaiserlichen Botschafter

Schubert

Nr. 14 810

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 105 — Berlin, den 23. Januar 1914
[abgegangen am 24. Januar]

Auf den Bericht Nr. 725 vom 20. v. Mts.*

Euer pp. beehre ich mich anbei einen Gegenentwurf** und eine Zusammenstellung der Bemerkungen*** zu übersenden, zu denen uns das englische Memorandum und der Entwurf vom 15. v. Mts. betreffend die Bagdadbahn und die mesopotamische Schiffahrt Anlaß geben. Ich bitte, die Verhandlungen mit dem dortigen Kabinett auf dieser Basis weiter zu führen, wobei ich es Ihrem Ermessen überlasse, in welcher Form Sie unsere allgemeinen Bemerkungen der englischen Regierung gegenüber verwerten wollen.

Zu Euer pp. persönlichen Information darf ich hinzufügen, daß wir es nicht für ratsam halten, im Artikel 2 auf eine Beteiligung

---

* Siehe Nr. 14 805.
** Siehe Anlage II.
*** Siehe Anlage I.

der deutschen Gruppe nur am Bau der Golfstrecke zurückzugreifen, da eine entsprechende Bestimmung, wenn später einmal die Frage praktisch werden sollte, leicht im einschränkenden Sinne, das heißt im Sinne des Verzichts auf Beteiligung am Betriebe und in der Verwaltung der Strecke ausgelegt werden könnte. In der Eingangsformel des Artikels 5a erscheint uns die Weglassung der Worte „and the Imperial German Government" bedenklich, weil wir nicht den Eindruck zu erwecken wünschen, als wollten wir England als territorialen Herrn des südlichen Mesopotamiens anerkennen und auf eine unmittelbare Verständigung mit der Pforte über die jene Gebiete berührenden Angelegenheiten verzichten. Ähnliche Erwägungen machen uns, abgesehen von sachlichen Bedenken, die englische Fassung des Artikels 6, Clause b unannehmbar.

Jagow

Anlage I

Allgemeine Bemerkungen zu dem englischen Gegenentwurf und Memorandum vom 15. Dezember 1913

Der Gegenentwurf vom 15. Dezember 1913 enthält in zwei Punkten materielle Zugeständnisse der englischen Regierung:

1) England erklärt sich jetzt mit einer deutschen Beteiligung an der mesopotamischen Flußschiffahrtsgesellschaft in Höhe von 40 Prozent des türkischen Anteils, das heißt 20 Prozent des Gesamtkapitals, einverstanden.
2) England will sich mit einer Beteiligung in Höhe von 40 Prozent an der für die Häfen von Bagdad und Basra zu errichtenden Gesellschaft zufrieden geben.

In fast allen übrigen Punkten hält das Foreign Office an seinen ursprünglichen Forderungen fest, weil angeblich ein weiteres Entgegenkommen die Vorteile der Abmachungen für die englischen Interessenten so sehr abschwächen würde, daß die ganze Konvention in England einer nicht zu widerlegenden Kritik und infolgedessen unüberwindbarem Widerstand begegnen müßte.

Das Foreign Office sucht seine Auffassung durch eine Gegenüberstellung der beiderseitigen Forderungen und Zugeständnisse zu begründen. Diese Gegenüberstellung steht mit den tatsächlichen Verhältnissen so wenig im Einklang, daß die Kaiserliche Regierung sie nicht ohne Widerspruch hinnehmen zu können glaubt. Selbstverständlich liegt wie der englischen Darstellung, so auch der deutschen Entgegnung keinerlei polemische Absicht, sondern lediglich der Wunsch zugrunde, durch Beseitigung von Mißverständnissen die beiderseits erstrebte Verständigung zu fördern.

Das Memorandum des Foreign Office bezeichnet als englische Desiderata die folgenden beiden Punkte:

a) es soll keine für die englischen Interessen nachteilige Änderung in denjenigen Verhältnissen eintreten, welche die englische Regierung als den politischen Status quo am Nordende des Persischen Golfs ansieht;

b) es soll keine Differenzierung des englischen Handels auf der Bagdadeisenbahn stattfinden.

Diesen bescheidenen Wünschen Englands wird eine lange Liste von deutschen Forderungen gegenübergestellt, die in dem neuen englischen Gegenentwurf angeblich ihre Befriedigung finden:

a) die englische Regierung erteile ihre Zustimmung zur Erhöhung der türkischen Zölle, die eine conditio sine qua non für die erfolgreiche Durchführung der Bagdadbahn sei;

b) die englische Regierung mache sich anheischig, dem Bau und Betrieb der Bagdadeisenbahn bis Basra keinen Widerstand entgegenzusetzen, und gebe alle Ansprüche auf eine englische Kontrolle über die Strecke Bagdad—Basra auf, eine Kontrolle, die früher eine hauptsächliche Bedingung für die englische Zustimmung zur Zollerhöhung gewesen sei;

c) die englische Regierung verpflichte sich, in den Provinzen Bagdad und Mosul keine Eisenbahnunternehmungen zu unterstützen, die in direktem Wettbewerb mit den Linien der Bagdadbahn oder in Widerspruch zu den Rechten der Bagdadeisenbahngesellschaft stehen würden;

d) die englische Regierung wolle sich einer deutschen Beteiligung an der geplanten mesopotamischen Flußschiffahrtsgesellschaft in Höhe von 40 Prozent des ottomanischen Anteils nicht widersetzen;

e) die englische Regierung sei damit einverstanden, daß der Bagdadeisenbahngesellschaft in Bagdad gewisse Erleichterungen auf dem Tigris gewährt würden.

Das Memorandum bemerkt im Anschluß an diese Aufstellung, die englische Regierung habe nicht den Wunsch, die Disparität zwischen den beiderseitigen Forderungen zu übertreiben, aber die Kaiserliche Regierung werde verstehen, daß die Vorschläge in dem neuen Gesetzentwurf die äußerste Grenze des englischen Entgegenkommens sei. Demgegenüber scheint es angezeigt darzutun, daß von einer Disparität der beiderseitigen Wünsche lediglich insofern die Rede sein kann, als die von englischer Seite erhobenen, in dem Memorandum nur angedeuteten Forderungen in Wirklichkeit die deutschen Wünsche an Bedeutung erheblich übertreffen.

Tatsächlich umfassen die englischen Forderungen folgende Punkte:

1) die Bagdadeisenbahngesellschaft soll auf das ihr konzessions-

mäßig zustehende Recht einer Verbindung der Hauptlinie mit dem Persischen Golf verzichten;

2) die Bagdadeisenbahngesellschaft soll ebenso verzichten auf ihr wohlverbrieftes Recht zum Bau und Betrieb eines Hafens am Persischen Golf;

3) die englische Regierung beansprucht eine englische Beteiligung von 40 Prozent an den Häfen in Basra und Bagdad, die der Bagdadeisenbahngesellschaft nach ihren Konzessionen ausschließlich zustehen;

4) England beansprucht für zwei englische Vertreter Sitz und Stimme im Verwaltungsrat der Bagdadbahn;

5) die englische Regierung verlangt, daß wir uns ihren Abmachungen mit der Türkei über die Einsetzung der River Conservancy Commission nicht widersetzen, vielmehr diese Abmachungen ihr gegenüber nachdrücklich anerkennen;

6) die englische Regierung stellt das gleiche Verlangen hinsichtlich der Abmachungen des Lord Inchcape über die Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris.

Daß die englische Regierung den Ausschluß jeder differentiellen Behandlung von Waren, Personen und Schiffen seitens der Bagdadeisenbahngesellschaft und der Hafengesellschaft Bagdad—Basra verlangt, wollen wir als eine besondere Forderung nicht ansehen, da eine solche differentielle Behandlung bisher nicht Platz gegriffen hat und ebensowenig für die Zukunft beabsichtigt war.

Diese Liste der von England tatsächlich erhobenen Forderungen geht über den im Memorandum des Foreign Office bezeichneten Rahmen erheblich hinaus.

So stellen die seit mehr als einem Jahrzehnt rechtsgültig bestehenden Konzessionen für die Bahnstrecke Basra—Golf und für den Hafen am Golf Bestandteile des derzeitigen Status quo am Persischen Golf dar. Die von England erhobene Forderung, daß die Bagdadeisenbahngesellschaft auf diese Konzessionen verzichten solle, bedeutet also nicht die Abwehr einer für die britischen Interessen nachteiligen Änderung des Status quo, sondern umgekehrt eine Verschiebung des Status quo zu Ungunsten der deutschen Interessen und Rechte.

Ebensowenig kann das Verlangen Englands nach einer 40prozentigen englischen Beteiligung an der Hafengesellschaft für Bagdad und Basra als bloßer Ausfluß des Wunsches hingestellt werden, den Status quo am Persischen Golf zu wahren und eine differentielle Behandlung britischer Waren zu verhüten.

Auch die Forderung der Wahl zweier englischer Mitglieder in den Verwaltungsrat der Bagdadbahn steht mit dem Ausschluß einer differentiellen Behandlung nur in indirektem Zusammenhang. Die Zusage der türkischen Regierung und die Erklärung der Bagdadeisenbahngesellschaft, daß eine differentielle Behandlung nicht stattfindet

und nicht stattfinden wird, müßte an sich schon genügen. Nimmt überdies von der Zusage der Bagdadeisenbahngesellschaft die Kaiserliche Regierung gegenüber der englischen noch ausdrücklich Notiz, so dürfte unter dem Gesichtspunkt des Ausschlusses von Differenzierungen jede Notwendigkeit dafür entfallen, die Ausführung einer solchen Verpflichtung durch zwei englische Mitglieder im Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft zu überwachen.

Die Errichtung der River Conservancy Commission in einer Form, die dem englischen Einfluß die ausschlaggebende Rolle zuweist, und die Verleihung des Schiffahrtsmonopols auf den mesopotamischen Flüssen an eine Gesellschaft, die unter unbedingter englischer Kontrolle steht, sind weitere Verschiebungen des Status quo zugunsten der englischen Interessen.

Auf der anderen Seite ist zu der Aufzählung der englischen Zugeständnisse an Deutschland, wie sie das Memorandum des Foreign Office gibt, nachstehendes zu bemerken:

1. Wir können nicht zugeben, daß die englische Zustimmung zur Zollerhöhung ein Zugeständnis an die Bagdadeisenbahn bedeute. Die Bagdadeisenbahngesellschaft hat, wie der englischen Regierung bekannt ist, im März 1911 ausdrücklich auf ihren bis dahin bestehenden Anspruch auf den Anteil der türkischen Regierung an dem Ertrag der Zollerhöhung verzichtet. Sie wird die Pfänder, die für die Durchführung der Bagdadeisenbahn nach Basra und den Bau der Zweiglinien erforderlich sind, außerhalb der geplanten Zollerhöhung suchen.

Die Zollerhöhung mag, da sie die Finanzkraft der Türkei stärken wird, indirekt der Durchführung der Bagdadbahn zugute kommen, aber nicht in größerem Maße wie jedem anderen öffentlichen Unternehmen in der Türkei. Dagegen wird die Zollerhöhung unmittelbar die französischen Eisenbahnpläne in Armenien fördern, da die hierfür ins Auge gefaßten Anleihen durch den Ertrag der Zollerhöhung sichergestellt werden sollen. Gleichwohl ist hier nichts davon bekannt, daß England Frankreich gegenüber seine Zustimmung zu der Zollerhöhung als Förderung der französischen Eisenbahnpläne hinstellt und für diese Förderung von der französischen Regierung oder den französischen Interessenten Gegenleistungen beansprucht.

2. Das Memorandum des Foreign Office stellt es als ein Zugeständnis an Deutschland dar, daß England seinen früher erhobenen Anspruch auf die Kontrolle der Strecke von Bagdad nach Basra zurückgezogen habe. Offenbar wird hierbei Anspruch und Recht verwechselt. Ein Recht der englischen Regierung auf die fragliche Kontrolle hat niemals bestanden. Der Verzicht auf einen Wunsch kann aber nicht als Leistung angesehen werden, die das Recht auf Gegenleistung begründet.

3. Die Zusage der englischen Regierung, keine Eisenbahnunternehmungen zu unterstützen, die der Bagdadeisenbahn Konkurrenz

machen oder gegen ihre Rechte verstoßen würden, wird, sofern die örtliche Beschränkung auf die Wilajets Mosul und Bagdad fortfällt, als Zugeständnis anerkannt, wenn auch die Achtung bestehender Interessen und Rechte der anderen Vertragspartei bei jeder freundschaftlichen Einigung Voraussetzung ist.

4. Weiter wird als Zugeständnis anerkannt, daß die englische Regierung einer deutschen Beteiligung an der mesopotamischen Flußschiffahrtsgesellschaft in Höhe von 40 Prozent des türkischen Anteils kein Hindernis in den Weg legen will. Die praktische Tragweite dieses Zugeständnisses wird sich allerdings erst nach Prüfung der Konzessionen und Statuten der Flußschiffahrtsgesellschaft beurteilen lassen.

5. Die Vergünstigungen, die der Bagdadeisenbahngesellschaft in Bagdad für den Verkehr auf dem Tigris angeboten werden, können nur in beschränktem Umfang als Zugeständnis Englands angesehen werden. Vorläufig besteht weder für die englische Regierung noch für eine englische Gesellschaft ein endgültiges Recht, unsere Interessenten von dem Flußverkehr in Bagdad auszuschließen. Die englische Regierung scheint zu übersehen, daß für das Perfektwerden der Konzession des Lord Inchcape wegen ihres monopolartigen Charakters die Zustimmung der Kaiserlichen Regierung erforderlich ist. Abgesehen hiervon ist das Angebot der englischen Regierung in seiner ausschließlichen Beschränkung auf Bagdad, wie später ausgeführt werden wird, für die Bedürfnisse der Bagdadeisenbahngesellschaft nicht ausreichend.

Auch wenn man den im englischen Memorandum aufgezählten Zugeständnissen an Deutschland noch diejenigen hinzufügt, auf denen die Kaiserliche Regierung bestehen zu müssen glaubt, nämlich

a) sichere Garantien für die Offenhaltung des Schatt-el-Arab,
b) das Recht der Bagdadeisenbahngesellschaft, für die Zwecke der Bahn an den wichtigsten Flußstationen einen motorischen Schiffsverkehr von Ufer zu Ufer einzurichten,

so weisen die beiderseitigen Zugeständnisse noch immer kein Mißverhältnis zu Ungunsten Englands auf. Vielmehr bleibt auch dann noch die Tatsache bestehen, daß England von uns den Verzicht auf wichtige Rechte wünscht, ohne seinerseits mehr zu gewähren als den Verzicht auf Beschneidung der uns verbleibenden Rechte und Interessen, während andererseits England für sich erhebliche neue Interessen beansprucht und für diese unsere bedingungslose Anerkennung verlangt.

Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln des englischen Gegenentwurfs und den ergänzenden Ausführungen des Memorandums

Article I

Clause a. Die englische Regierung akzeptiert den von deutscher Seite vorgeschlagenen Wortlaut, jedoch mit dem Vorbehalt,

daß sie authentische Kopien aller zwischen der türkischen Regierung und der Bagdadeisenbahngesellschaft bestehenden Verträge erhält, daß sie ferner in dem endgültigen Text der zurzeit zwischen der Bagdadeisenbahngesellschaft und der türkischen Regierung erörterten Abmachungen keinen Anlaß zu Einwendungen findet, sowie schließlich, daß ihr die Note explicative volle Handlungsfreiheit gegenüber künftigen Veränderungen in der Bagdadkonzession sichert. Diese Vorbehalte werden unter der Voraussetzung angenommen, daß mit den Vereinbarungen über die mesopotamische Flußschiffahrt und die River Conservancy Commission englischerseits uns gegenüber ebenso verfahren wird.

Wir sind damit einverstanden, daß der Zusatz „under the express condition that no prejudice of an economic or financial nature is caused to Great Britain in pursuance of this clause", in die Note explicative aufgenommen und dort gleichzeitig die Tragweite der von der englischen Regierung gemäß Article 1, Clause a zu übernehmenden Verpflichtungen hinsichtlich der finanziellen Bedürfnisse der Bagdadbahn näher definiert wird. Eine Verpfändung des Ertrags der türkischen Zollerhöhung auf 15 Prozent für die Zwecke der Bagdadeisenbahngesellschaft ist bei den bisherigen Verhandlungen mit der Türkei nicht ins Auge gefaßt worden. Es dürfte deshalb genügen, wenn in der Note explicative ganz allgemein gesagt wird, daß sich aus Article 1, Clause a für England unter anderem die Verpflichtung ergibt, keine Opposition dagegen zu machen, daß die türkische Regierung der Bagdadeisenbahngesellschaft diejenigen Spezialsicherheiten überweist, die zum Ausbau des Hauptnetzes und seiner Zweiglinien erforderlich sind. Die letzteren könnten in einer besonderen Anlage spezifiziert werden.

Clause b. Wie schon in der Anlage des Erlasses vom 27. Oktober 1913 hervorgehoben, besitzt Clause b in negativer Fassung keine Existenzberechtigung. Die Sektion Bagdad-Basra ist ein integrierender Bestandteil des „Bagdad Railway system", gegen dessen Vollendung die englische Regierung schon nach Clause a keine Schwierigkeiten zu machen sich verpflichtet. Außerdem ist in Article 2 Clause a I ausdrücklich Basra als der Terminus der Bagdadbahn bezeichnet, so daß darüber, daß die Strecke Bagdad—Basra in das System der Bagdadeisenbahn fällt, kein Zweifel bestehen kann. Wir möchten daher nochmals empfehlen, die Worte „management, by the Bagdad Railway Company" nach Clause a hinüberzunehmen und die Clause b ganz zu streichen.

Clause c. Die englische Regierung wünscht, daß die Bezeichnung der zwei englischen Mitglieder im Verwaltungsrat der Bagdadbahn „as representatives of a groupe of British shareholders" als technisches Detail in dem Abkommen gestrichen werde.

Die Voraussetzungen, unter denen die Bagdadeisenbahngesell-

schaft England eine Vertretung im Verwaltungsrat zusagen kann, ergeben sich aus der Anlage des Erlasses Nr. 493 vom 25. März 1913 und dem Erlaß Nr. 1281 vom 11. Juli 1913. Hierauf gründen sich die Vorschläge der Kaiserlichen Botschaft in der Note an das Foreign Office vom 16. Juli 1913. Das Foreign Office scheint diese Vorschläge nach wie vor für annehmbar zu erachten. Wie die vom Foreign Office eingeholten Rechtsgutachten hinsichtlich der Voraussetzungen für die Wahlen in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft zu einem von unserer Auffassung abweichenden Ergebnis kommen konnten, ist nicht ohne weiteres verständlich und würde nur nach Einsichtnahme in diese Gutachten aufgeklärt werden können.

Lediglich als Hinweis auf eine technische Formalität sind die Worte „as representatives of a groupe of British shareholders" nicht aufzufassen. Dieser Zusatz bringt vielmehr zum Ausdruck, daß die beiden englischen Verwaltungsratsmitglieder sich in ihrer Stellung von den übrigen Verwaltungsratsmitgliedern in keiner Weise unterscheiden sollen. Eine Sonderstellung der englischen Mitglieder, die diese gleichsam zu Kommissaren der englischen Regierung machen würde, ist aus rechtlichen wie aus anderen Gründen nicht angängig. Auch für die deutsche und für die türkische Regierung ist keine Möglichkeit gegeben, derartige Kommissare in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft zu entsenden.

Gleichwohl wollen wir uns, um der englischen Regierung entgegenzukommen, mit der Streichung des Zusatzes einverstanden erklären, wenn gleichzeitig die Worte „agreeable to His Britannic Majesty's Government" gestrichen werden. Auch diese Worte enthalten ein Detail und besitzen nicht mehr Berechtigung zur Aufnahme in den Vertrag als der Zusatz, dessen Streichung von England gewünscht wird. Beide Zusätze würden dann in die Note explicative aufzunehmen sein. Auch wären wir auf Wunsch nach wie vor damit einverstanden, daß Clause c ganz in Fortfall kommt und die Angelegenheit ausschließlich durch den von uns vorgeschlagenen Notenwechsel geregelt wird.

Im Interesse einer technisch korrekteren Ausdrucksweise dürften die Worte „directors" und „board of the Bagdad Railway Company" durch die Worte „members" und „Conseil d'Administration of the Bagdad Railway Company" zu ersetzen sein.

Zu der Frage der ins Auge gefaßten Beteiligung einer englischen Gruppe an der Bagdadeisenbahngesellschaft hat sich die Deutsche Bank auf die Ausführungen auf Seite 5 des englischen Memorandums wie folgt geäußert:

Bei dem Foreign Office und dem Konzern Sir Ernest Cassels scheint die Meinung zu bestehen, daß die Bedingungen, die Herr von Gwinner im Juni 1913 genannt hat, ungünstiger seien, als die Originalbedingungen, zu denen die gegenwärtigen Inhaber die Bagdadbahnaktien erworben haben. Herr von Gwinner hat der eng-

lischen Gruppe die Aktien zu pari angeboten; dieser Kurs entspricht der effektiv geleisteten Einzahlung, während bei der englischen Gruppe die irrige Meinung zu bestehen scheint, daß in Wirklichkeit nur 50 Prozent des Nominalwertes der Bagdadbahnaktien in bar eingezahlt, die anderen 50 Prozent aus dem Baugewinn der ersten Sektion gewährt worden seien. Die Einzahlung der ersten 50 Prozent auf die Bagdadbahnaktien ist am 2. Dezember 1903 eingefordert und von sämtlichen Beteiligten in bar geleistet worden ohne jeden Zusammenhang mit dem Gewinn aus dem Baugeschäft für die erste Sektion der Bagdadbahn (Konia-Bulgurlu), der erst im Jahre 1905 ausgeschüttet wurde. Die zweiten 50 Prozent der Einzahlung sind am 1. August 1911 eingefordert und gleichfalls von sämtlichen Beteiligten in bar geleistet worden. Der Gewinn aus dem Bau der ersten Strecke Konia-Bulgurlu hat also mit der Frage der Einzahlung für Aktien der Bagdadeisenbahngesellschaft keine Beziehung. Für den Bau der Strecke ist — wie später für die Strecke ab Bulgurlu — eine besondere Baugesellschaft gebildet worden. Es ist richtig, daß an dieser Baugesellschaft die Finanzgruppe, welche die Aktien der Bagdadeisenbahngesellschaft übernommen hatte, zwar nicht ausschließlich, aber doch mit einer erheblichen Quote beteiligt war. Dieser Beteiligung und dem daraus resultierenden Gewinn stand aber als Gegenleistung gegenüber, daß dieselbe Finanzgruppe die erste Serie der Bagdadanleihe, deren Ertrag für den Bau der Strecke Konia—Bulgurlu bestimmt war, zwecks Unterbringung übernahm, also in einer „onerösen Verpflichtung". Es ist mithin unzutreffend, wenn das englische Memorandum behauptet, die künftigen englischen Aktionäre der Bagdadeisenbahngesellschaft sollten, was die Beteiligung am Bau und Betrieb der Eisenbahnanlange, schlechter gestellt werden als die ursprünglichen Zeichner der Bagdadaktien, während sie auf der anderen Seite mit den ursprünglichen Zeichnern auf die gleiche Stufe gestellt würden, soweit die sehr oneröse Verpflichtung des Syndikats für die Realisierung der Bagdadanleihen in Betracht komme. Hinsichtlich der „onerösen Verpflichtung" der Begebung der Bagdadanleihen kann die englische Gruppe nicht nachträglich für die Bagdadanleihe Serie I in Anspruch genommen werden, ebensowenig wie ihr nachträglich ein Gewinn aus dem seit acht Jahren abgeschlossenen und verrechneten Baugeschäft der Strecke Konia—Bulgurlu gewährt werden kann. In Ansehung der Vorteile und Lasten aus dem Bau der Strecken ab Bulgurlu aber werden die neu hinzukommenden englischen Aktionäre nicht in einer ungünstigeren, sondern sogar in einer günstigeren Position sein, als das bestehende Bagdadkonsortium; denn nach unseren Vorschlägen wird der neu hinzutretenden englischen Gruppe der Gewinn aus dem Bau der Gesamtstrecke ab Bulgurlu in derselben Weise zugute kommen, wie dem alten Konsortium, während ein erheblicher Teil der „lästigen Verpflichtungen" zur Unterbringung der hierfür zu be-

gebenden Bagdadanleihen von dem bestehenden Konsortium ohne jede Mitwirkung der neu hinzutretenden englischen Aktionäre bereits erfüllt ist.

Im übrigen beabsichtigt die Deutsche Bank der englischen Gruppe den ihr zugedachten Betrag von Bagdadaktien aus der bisherigen Beteiligung der Banque Impériale Ottomane anzubieten, die auf Grund von Abmachungen mit der französischen Gruppe nach Deutschland zurückgenommen werden soll, und zwar zu denselben Bedingungen, zu denen die französische Gruppe diese Aktien zurückgibt, ohne Berechnung irgendeines Zwischengewinns. Die Deutsche Bank ist ferner bereit zu erklären, daß die der englischen Gruppe zu machenden Bedingungen nicht ungünstiger sein sollen als diejenigen, welche die Bank mit den neu hinzutretenden, den Hauptteil der bisherigen französischen Beteiligung übernehmenden deutschen Konsorten vereinbaren wird.

Article 2.

Clause a I. Behufs besserer Übereinstimmung mit Article 1 der zwischen der türkischen Regierung und der Bagdadeisenbahngesellschaft abzuschließenden Konvention dürften die Worte „or in any other way derived" wegzulassen sein.

II. Keine Bemerkung.

III. Unseren Standpunkt zur Frage der deutschen Beteiligung und Vertretung im Verwaltungsrat der eventuellen Linie von Sobeir nach dem Persischen Golf halten wir aus den in der Anlage des Erlasses vom 27. Oktober 1913 angeführten Gründen sachlich in vollem Umfange aufrecht. Heute gehört das Recht auf den Bau und Betrieb dieser Strecke noch uns. Wenn wir auf dieses Recht verzichten, so sind wir befugt, hierfür diejenigen Bedingungen zu stellen, die uns gut scheinen, und das Foreign Office kann nicht als legitimiert erachtet werden, diese Bedingungen a limine als „misleading and inequitable" zu bezeichnen. Wenn die englische Regierung sich darauf versteift, daß die Beteiligung, die wir England an dem Kapital und dem Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft einzuräumen bereit sind, ihren Gegenwert an der deutschen Beteiligung in der geplanten englisch-deutschen Flußschiffahrtsgesellschaft finde, also von uns nicht auch noch eine Beteiligung an der Strecke Sobeir—Golf verlangt werden könne, so vergißt sie

erstens, daß die Verfügung über die Golfstrecke uns zusteht, und daß jede englische Beteiligung an der Golfstrecke ein Zugeständnis unsererseits ist;

zweitens, daß wir dem englischen Kapital außer der Beteiligung an der Bagdadeisenbahngesellschaft auch eine solche an der für die Häfen in Bagdad und Basra zu errichtenden Gesellschaft anbieten, und zwar in der sehr erheblichen Höhe von 40 Prozent; hierfür fehlt in den bisherigen englischen Vorschlägen der Gegenwert vollständig.

Wir halten hiernach nach wie vor daran fest, daß das deutsche Kapital, wenn später einmal zum Bau der Strecke von Basra (Sobeir) nach dem Persischen Golfe geschritten wird, in diesem Unternehmen mindestens die gleiche Beteiligung und Vertretung erhalten muß, wie das englische Kapital in der Bagdadbahn. Trotzdem wollen wir aus dem im Bericht Nr. 725 vom 20. Dezember 1913 angeführten Gründen darauf verzichten, schon jetzt — abgesehen von der im Article 7 zu regelnden Eventualität des Mißlingens der Schiffbarmachung des Schatt-el-Arab — eine ausdrückliche Zusicherung hinsichtlich dieser Beteiligung und Vertretung zu erlangen. Wenn wir uns demgemäß mit der Streichung des zweiten Absatzes der Nr. III einverstanden erklären, so geschieht dies lediglich, um der englischen Regierung ihre Stellung gegenüber der öffentlichen Meinung zu erleichtern. Wir vertrauen darauf, daß dieser Beweis besonderen Entgegenkommens vom Foreign Office entsprechend gewürdigt werden wird.

IV. Da England nunmehr auch bei dem Hafen von Bagdad mit 40 Prozent beteiligt zu werden wünscht, beabsichtigen unsere Interessenten auf ihren ursprünglichen Plan zurückzukommen, wonach eine gemeinsame Hafengesellschaft gebildet werden soll. Im Absatz I der Nr. IV würde daher auch der Hafen von Bagdad zu erwähnen sein.

Im übrigen ist zu Absatz 1 bis 3 nichts zu bemerken.

Da die englische Regierung auf Beibehaltung der Bestimmung in Absatz 4 besonderen Wert zu legen scheint, wollen wir unsere Bedenken zurücktreten lassen und die Bestimmung in ihrer jetzigen Fassung akzeptieren.

Dagegen müssen wir den Absatz 5 ablehnen. Dieser von England neu eingefügte Zusatz ist überflüssig, da der türkischen Regierung im Absatz 4 ausdrücklich das Recht vorbehalten wird, ihre Kontrollrechte über den Hafen von Basra der „River Conservancy Commission“ zu übertragen. Dieses Recht involviert ohne weiteres, daß die Pforte bei der Abfassung der Verträge und Statuten für entsprechende Kautelen Sorge tragen kann. Der Zusatz ist jedoch nicht nur überflüssig, sondern wegen seiner Dehnbarkeit und Vielseitigkeit auch bedenklich. Überdies hat die Bagdadeisenbahngesellschaft, der wir auf Englands Anregung (Bericht Nr. 668 vom 26. November 1913*) seinerzeit die Aufnahme einer entsprechenden Klausel in ihren Vertrag mit der Pforte nahegelegt haben, die Berücksichtigung dieses Wunsches aus den gleichen Erwägungen verweigert.

Clause b, c. Sachlich stimmen wir diesen beiden Klauseln zu. Wir schlagen jedoch vor, sie in eine Klausel zusammenzufassen, die Worte „directorate“ durch „Conseil d'Administration“ zu ersetzen und hinter „contracts“ aus den bereits früher mitgeteilten Gründen die Worte „if any“ einzuschalten. Auch müssen wir aus Gründen der Parität Wert darauf legen, daß die einleitenden Worte in dieser die

* Siehe Nr. 14 800.

englische Beteiligung an der Hafengesellschaft für Bagdad und Basra regelnden Bestimmung die gleiche Fassung erhalten wie die Eingangsworte des Article 4 Clause b betreffend die deutsche Beteiligung bei der Mesopotamischen Flußschiffahrtsgesellschaft.

Clause d. Keine Einwendung.

Article 3.

Clause a. Im Schlußpassus dürfte die türkische Regierung als Territorialmacht besser vor der englischen und deutschen rangieren.

Clause b. Keine Einwendung.

Clause c. Die gegenseitige Achtung wohlerworbener Rechte und wesentlicher Interessen ist die selbstverständliche Grundlage einer Abmachung, wie sie Deutschland und England zu schließen beabsichtigen. Erklärten wir uns damit einverstanden, daß die Verpflichtung Englands zur Respektierung unserer Rechte und Interessen auf die Wilajets Mosul und Bagdad beschränkt wird, so würden wir hierdurch der englischen Regierung im voraus einen Freibrief dafür ausstellen, unsere Rechte und Interessen außerhalb der beiden genannten Wilajets nach Belieben zu ignorieren. Die englische Fassung der Clause c ist daher für uns unannehmbar. Glaubt das Foreign Office unserer Formulierung „in ottoman territory east of Aleppo“ nicht zustimmen zu können, so käme nur in Frage, jede territoriale Bezeichnung, also auch die Worte „in the provinces of Mossul and Bagdad“, zu streichen. Hiermit wären wir einverstanden. Im übrigen glauben wir, daß die Einigung über diesen Punkt erleichtert würde, wenn die englische Regierung sich dazu verstehen wollte, konkretere Angaben über die Bahnverbindung vom Mittelmeer nach dem unteren Mesopotamien zu machen, die im Memorandum des Foreign Office für eine spätere Zukunft als möglicherweise erwünscht ins Auge gefaßt wird.

Nicht ganz verständlich erscheint es uns, warum die englische Regierung ihre Zustimmung zur Einschaltung der Worte „or in contradiction with the Company's existing rights“ in Zusammenhang bringt mit der Petroleumfrage in den Wilajets Mosul und Bagdad. Die deutschen Interessenten haben in dieser Angelegenheit erhebliches Entgegenkommen gezeigt und dürften nicht daran schuld sein, wenn eine endgültige Einigung bisher noch nicht erzielt worden ist. Abgesehen hiervon will es uns nicht einleuchten, wie die Nichtverletzung bestehender Rechte der Bagdadeisenbahngesellschaft von der Regelung einer dritten, mit diesen Rechten in keiner Beziehung stehenden Frage abhängig gemacht werden kann.

Article 4.

Clause a. Wir sind mit dieser Klausel einverstanden, setzen jedoch voraus, daß die englische Regierung uns ähnlich, wie sie es hinsichtlich der Bagdadeisenbahngesellschaft verlangt (Bemerkungen des Me-

morandums Seite 3 unten zu Article 1 Clause a*), zunächst den endgültigen Text der türkischen Deklaration vom 29. Juli 1913 über die Schiffahrt auf dem Tigris und Euphrat sowie authentische Abschriften von sämtlichen, die Flußschiffahrtsgesellschaft betreffenden Abmachungen mitteilt, und daß sich bei der Prüfung dieser Abmachungen keine Bedenken ergeben. Die Kaiserliche Regierung hat, wie seinerzeit zugesagt, nichts dagegen einzuwenden, daß die englische Gruppe gegen eine Majorisierung in der Schiffahrtsgesellschaft geschützt wird, und ist bereit, Vorschläge von Vereinbarungen über die Ausübung des Stimmrechts, die diesem Zwecke dienen, günstig aufzunehmen. Andererseits würden wir uns mit Bestimmungen, die den deutschen Vertreter im Verwaltungsrat oder in der Generalversammlung der Gesellschaft zur Einflußlosigkeit verurteilen, natürlich nicht befreunden können.

Clause b. Wir sind mit dem englischen Vorschlage einverstanden, nehmen jedoch hierbei an, daß es nach wie vor bei einer gleich starken Beteiligung des englischen und türkischen Kapitals an der Flußschiffahrtsgesellschaft bleibt, so daß unsere Beteiligung von 40 Prozent an der türkischen Quote eine Beteiligung von 20 Prozent am Gesamtkapital darstellt. Um jeden Zweifel auszuschließen, empfehlen wir, nach den Worten „at the first allotment" in Klammern einzuschalten „i. e. 20 per cent. of the whole sharecapital". Auf den Anschein eines in Wirklichkeit nicht vorhandenen Parallelismus zwischen der deutschen Beteiligung an der Flußschiffahrt und der englischen Beteiligung an der Hafengesellschaft Bagdad—Basra wollen wir demnach im Interesse größerer Klarheit verzichten. Dagegen möchten wir vorschlagen, am Schlusse der Clause b nicht von einer deutschen Vertretung durch einen Direktor, sondern von einer der Kapitalbeteiligung entsprechenden — verhältnismäßigen Vertretung zu sprechen.

Sollte das Foreign Office auf der von ihm vorgeschlagenen Fassung der Eingangsworte des Article 2, Clause b bestehen, so würde die Einleitung des Article 4, Clause b hiermit wie folgt in Einklang zu bringen sein:

„His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government agree that they will use their best endeavours to secure that in the Ottoman Company for river navigation the Bagdad Railway interests shall have a participation of 40 per cent. of the sharecapital to be allotted to turkish interests etc."

Ferner wäre in der vorletzten Zeile der Clause b nach den Worten „by one director" einzuschalten „agreeable to the Imperial German Government", falls die englische Regierung auf der Aufrechterhaltung dieser Worte in Article 1, Clause c besteht.

* Siehe Seite 310 oben.

Clause c. Aus den mehrfach angeführten Gründen vermögen wir der von England von neuem geforderten Beschränkung des Materialtransports der Bagdadeisenbahngesellschaft auf fünf Jahre nicht zuzustimmen. Wenn auch nach dem Tode des bisherigen Chefs der Firma Lynch eine Einigung zwischen dieser Firma und Lord Inchcape leichter als bisher zustandekommen und auf diese Weise die rechtliche Unmöglichkeit für die Bagdadeisenbahngesellschaft, angesichts der Lynch gegenüber eingegangenen Bindung auf das Transportrecht zu verzichten, hinfällig werden mag, so können wir doch auch vom englichen Standpunkte aus nicht erkennen, warum die Bagdadeisenbahngesellschaft außer den verschiedenen Verzichtleistungen und Zugeständnissen, mit denen sie sich bereits abgefunden hat, auch noch den formellen Verzicht auf das Recht der Materialtransporte aussprechen soll. Die Bagdadeisenbahngesellschaft ist bereit, mit der künftigen Flußschiffahrtsgesellschaft des Lord Inchcape zusammen mit der Firma Lynch eine Verständigung über die Bautransporte auf einer vernünftigen Basis zu suchen; wenn diese Verständigung gelingt, wird die Bagdadeisenbahngesellschaft von dem Recht, eigene Schiffe für die Zwecke der Bautransporte auf dem Euphrat und Tigris fahren zu lassen, in Zukunft ebensowenig Gebrauch machen wie bisher. Die deutschen Interessenten würden aber in ihrer Bewegungsfreiheit gegenüber Lord Inchcape sowohl bei den demnächst zu führenden Verhandlungen wie auch für zurzeit noch nicht abzusehende künftige Eventualitäten schwer beeinträchtigt werden, wenn sie heute bereits den ihnen zugemuteten Verzicht aussprechen wollten. Das Äußerste, wozu sich unsere Interessenten bereit finden, ist die Zusicherung, daß sie Vorschläge für einen Vertrag zwischen der Flußschiffahrtsgesellschaft und der Bagdadeisenbahngesellschaft, die ihnen Lord Inchcape nach Verständigung mit der Firma Lynch machen sollte, mit jeder möglichen Beschleunigung prüfen und, wenn mit den Interessen der Bagdadeisenbahngesellschaft verträglich, annehmen wollen. Die Deutsche Bank lehnt es nicht grundsätzlich ab, der Flußschiffahrtsgesellschaft in Form einer privaten Abmachung ihre Bautransporte zu übertragen, sie weigert sich aber nach wie vor, in einem Vertrag mit der türkischen Regierung, der von der deutschen und englischen Regierung zu sanktionieren wäre, von einem bestimmten, für den Ausbau der Bagdadbahn bis Basra nicht entfernt ausreichenden Zeitpunkt an auf das Recht der Materialientransporte zu verzichten.

Für Clause c, II schlagen wir im Interesse größerer Klarheit vor, statt „British or Ottoman agency" zu sagen: The Ottoman Company for river navigation.

Article 5

Clause a. Keine Bemerkung.

Clause b. Bevor wir zu der neuen englischen Formulierung Stellung nehmen, möchten wir das Ergebnis der bevorstehenden Ver-

handlungen unserer beiderseitigen Interessenten abwarten. Die Bagdadeisenbahngesellschaft hat sich uns gegenüber bereit erklärt, eventuelle Vorschläge des Lord Inchcape im Geiste des Entgegenkommens zu prüfen. Die Erreichung einer befriedigenden Lösung würde allerdings erschwert werden, wenn die englischen Interessenten, gestützt auf die unseres Wissens noch nicht einmal sanktionierten Vereinbarungen zwischen Lord Inchcape und Hakki Pascha, jede auch noch so unbedeutende Modifizierung der von ihnen begehrten unbedingten Herrschaft über die mesopotamischen Gewässer zurückzuweisen, während sie gleichzeitig von den deutschen Interessenten den Verzicht auf Rechte verlangen, die ihnen auf diesen Gewässern seit mehr als einem Jahrzehnt in aller Form zustehen.

Article 5a

Dem Wunsche Englands nach Streichung des Article 5a können wir aus den in der Anlage des Erlasses Nr. 1836* und in dem Bericht Nr. 725** dargelegten Gründen nicht entsprechen. Dagegen sind wir bereit, der englischen Regierung insofern entgegenzukommen, als wir uns mit der Einfügung der Worte „so far as possible" in den Passus über die Schiffbarmachung und -erhaltung des Schatt-el-Arab einverstanden erklären wollen. Auch ist uns hinsichtlich der Eingangsformel jede Fassung recht, welche die türkische Empfindlichkeit schont und dem von England im Memorandum vom 18. September 1913, Seite 7*** hervorgehobenen Umstande Rechnung trägt, daß die Türkei Territorialherrin des Schatt-el-Arab ist. Die aus dem anliegenden Gegenentwurf ersichtliche neue Formulierung stellt einen Versuch dar, vorstehenden Gesichtspunkten gerecht zu werden. Im Hinblick auf die durchgreifenden Änderungen, die nach den englischen Vorschlägen Article 6 erfahren soll, ist der Schlußsatz unseres bisherigen Artikels 6, Absatz 3 (dues shall be imposed . . . cargoes) in den Article 5a hinübergenommen worden.

Article 6

Clause a. Um die von uns angebotene Abschwächung des Article 5a zu ermöglichen, wäre im Absatz 1, Zeile 5 nach „assured" einzufügen „on terms of absolute equality".

Ferner wäre ebenda nach Zeile 13 einzuschalten „so long as the convention is not materially altered, and ...".

Endlich müssen wir Wert darauf legen, daß der Schlußpassus des Absatzes 1, beginnend mit „and will undertake etc.", gestrichen wird. Unsere Juristen haben gegen diesen Passus nachträglich völkerrechtliche und staatsrechtliche Bedenken erhoben. Sachlich dürfte der Inhalt

---

* Siehe Seite 253 ff.
** Siehe Seite 291 ff.
*** Siehe Nr. 14 784.

des Schlußpassus schon durch den vorhergehenden, sehr weittragenden Satz „will uphold the Convention“ gedeckt sein.

Wir sind damit einverstanden, daß in der Note explicative die „recommendations“ vom 9. September 1913 aufgenommen und die Pflichten der Stromkommission im Sinne dieser recommendations interpretiert werden.

Absatz 2. Keine Bemerkung.

Absatz 3 könnte, wenn Article 5a unseren Wünschen entsprechend ergänzt wird, in Fortfall kommen.

Clause b. Um das Zustandekommen der Verständigung mit England zu erleichtern, wollen wir auf der Einrichtung des im Article 6, Absatz 3 unseres Entwurfs vorgesehenen Überwachungskomitees nicht unter allen Umständen bestehen. Andrerseits können wir uns mit dem Ersatz, den die englische Regierung uns in der Clause b ihres Gegenentwurfs anbietet, nicht begnügen. Als Ausweg käme in Betracht, daß Deutschland bei den jetzt schwebenden deutsch-türkischen Verhandlungen mit der Pforte die nachstehend angedeuteten Grundsätze vereinbart:

1. Der Konsul des Reichs in Basra soll befugt sein, mit der Stromkommission in allen denjenigen Angelegenheiten unmittelbar zu korrespondieren, die sich auf die Schiffbarmachung und -erhaltung des Schatt-el-Arab, die Erhebung von Gebühren oder andere zur Zuständigkeit der Kommission gehörende Fragen beziehen.

2. Wenn in Fällen, wo nach Ansicht des Konsuls die Stromkommission die ihr obliegenden Pflichten nicht erfüllt oder innerhalb ihrer Zuständigkeit den Bedürfnissen des Handels nicht genügend Rechnung getragen hat, der unmittelbare Schriftwechsel mit der Stromkommission zu keiner Einigung führt, ist die Streitfrage zur Erledigung im diplomatischen Wege von dem Konsul dem deutschen Botschafter in Konstantinopel, von der Stromkommission der Hohen Pforte zu unterbreiten.

3. Wird bei den Verhandlungen zwischen dem Botschafter und der Hohen Pforte innerhalb einer angemessenen Frist keine Einigung erzielt, so soll die Meinungsverschiedenheit auf Verlangen des einen oder des anderen Teiles durch Schiedsspruch erledigt werden.

Das Schiedsgericht wird für jeden Streitfall derart gebildet, daß jeder Teil aus den Angehörigen seines Landes eine geeignete Persönlichkeit zum Schiedsrichter bestellt, und daß die beiden Teile einen Angehörigen eines befreundeten dritten Staates zum Obmann wählen. Die beiden Teile behalten sich vor, sich im voraus und für einen bestimmten Zeitraum über die Person des im gegebenen Falle zu ernennenden Obmannes zu verständigen.

Die englische Regierung würde demnächst im Artikel 6 der deutsch-englischen Konvention von der deutsch-türkischen Vereinbarung Kenntnis zu nehmen und ihre Respektierung zuzusagen haben,

etwa in der Form, in der wir im Artikel 6, Absatz 1 die englisch-türkische Konvention über den Schatt-el-Arab anerkennen sollen. Alle übrigen Bestimmungen im Absatz 3 des deutschen Entwurfs und in Clause b des englischen Entwurfs könnten dann fortfallen.

Sollte der im vorstehenden angedeutete modus procedendi nicht den Beifall der englischen Regierung finden oder bei der Pforte auf Widerstand stoßen, so müßten wir uns vorbehalten, auf unsere früheren Vorschläge zum Article 6 zurückzugreifen.

Article 7

Angesichts des Widerstandes der englischen Regierung gegen unseren ursprünglichen Vorschlag haben wir in dem anliegenden neuen Entwurf die Tragweite des Article 5 a erheblich eingeschränkt. In seiner nunmehrigen Form stellt der Artikel das Minimum dessen dar, was wir zur Wahrung der auf dem Spiele stehenden deutschen Interessen und zur Vertretung des Abkommens vor der öffentlichen Meinung für notwendig halten. Ein völliger Verzicht auf die Resolutivklausel ist — zumal nach den Abschwächungen, die wir England im Article 5 a konzedieren — schlechterdings unmöglich. Für die Bagdadbahn ist es eine Lebensfrage, gegen den zwar praktisch unwahrscheinlichen, aber theoretisch denkbaren Fall gesichert zu sein, daß die Schiffbarmachung des Schatt-el-Arab mißlingt. Sie muß die Gewißheit haben, daß in diesem Fall Basra eine Schienenverbindung mit dem nächsten für Seeschiffe geeigneten Hafen und die Bagdadeisenbahngesellschaft in dem Bauunternehmen zum mindesten die gleiche Beteiligung und Vertretung erhält wie England in der Bagdadbahn. Der Hafen braucht nicht unbedingt am Persischen Golfe selbst zu liegen; vielleicht findet sich schon am Schatt-el-Arab ein für Seeschiffe geeigneter Platz. Diesen Erwägungen, denen sich die englische Regierung, wie wir hoffen, nicht entziehen wird, trägt unsere neue Formulierung Rechnung.

Article 8

Keine Bemerkung.

Abkommen zwischen der türkischen Regierung und der Bagdadeisenbahngesellschaft

Die an der neuen englischen Fassung vorzunehmenden Abänderungen ergeben sich aus den obenstehenden Bemerkungen zu dem englischen Gegenentwurf über die deutsch-englische Konvention, so daß sich ein Eingehen auf die Einzelheiten für den Augenblick erübrigen dürfte.

Smyrna—Aidin-Bahn

Unsere Stellungnahme zu den Wünschen der Smyrna-Aidin-Bahn ist aus dem Erlaß Nr. 2018 vom 27. November 1913 ersichtlich. Wir sind gern bereit, bei unseren Interessenten auch fernerhin dafür einzu-

treten, daß sie diesen Wünschen Rechnung tragen, soweit es mit den Rechten und Interessen der Anatolischen Eisenbahn vereinbar ist.

Anlage II

Deutsch-englisches Abkommen

Deutscher Gegenentwurf vom Januar 1914

Article 1

Clause (a). Recognising the general importance of the completion of the Bagdad Railway for international commerce, His Britannic Majesty's Government undertake not to take or encourage any measures likely to impede the construction or management by the Bagdad Railway Company of the Bagdad Railway system or to prevent the participation of capital in this undertaking.

Clause (b). The Imperial German Government declare that they will use their best endeavours to secure that two British members shall be admitted to the Conseil d'Administration of the Bagdad Railway Company.

Article 2

Clause (a). The Bagdad Railway Company having concluded with the Imperial Ottoman Government an arrangement on the following basis, the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government declare, so far as concerns themselves, that they adhere to the said arrangement and will use their best endeavours to secure its due execution: —

(I). The terminus of the Bagdad Railway Company's line shall be at Basra, and the Bagdad Railway Company has renounced all claims to construct a branch line from Basra (Zobeir) to the Persian Gulf, referred to in article 1 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903 and to build a port or railway terminus on the Persian Gulf, under article 23 of the said Bagdad Railway Convention.

(II). No discrimination, direct or indirect, shall be permitted on the Bagdad Railway Company's system, either as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport, or in any other manner whatever.

(III). In the event of the construction of the said branch line from Basra (Zobeir) to the Persian Gulf being undertaken, adequate arrangements shall be made to secure facilities for through traffic from and to the Bagdad Railway Company's system, and there shall be complete protection against discrimination direct or indirect.

(IV). The construction and exploitation of the proposed ports of Basra and Bagdad authorised by article 23 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, shall be carried out by a separate Ottoman company.

No duties or charges of whatever nature or under whatever denomination shall be levied by the port company on any vessels or goods which shall not equally, under the same conditions, be imposed in like cases on all vessels or goods, whatever be the nationality of the vessels or their owners, or the ownership or country of origin or destination of the goods, and whatever be the places from which the vessels or goods arrive or to which they depart.

In all that relates to the stationing, loading, and unloading of vessels in the ports, no privileges or facilities shall be granted to any vessel or vessels which shall not equally and under like conditions be granted to all other vessels.

The Imperial Ottoman Government reserves to itself the right to confer upon the Commission, which it proposes to entrust with the improvement and maintenance of the navigability of the Shatt-el-Arab, its rights of control over the port of Basra.

Clause (b). The Imperial German Government declare that they will not oppose the acquisition by British interests of 40 per cent. of the sharecapital of the separate Ottoman Company for the construction and exploitation of the ports of Basra and Bagdad, mentioned in sub-clause (IV) above, and their rateable representation on the Conseil d'Administration of the port company, and in the contracts, if any, for construction and maintenance.

Clause (c). In all that relates to the dues and charges of whatever nature to be levied, and to the facilities to be accorded, in the ports of Basra and Bagdad, goods arriving or to be forwarded by water shall receive identic treatment to those arriving or to be forwarded by rail.

Article 3

Clause (a). The Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government declare that they will in no case support the construction of a branch from Basra (Zobeir), or from any point of the main line of the Bagdad Railway, to the Persian Gulf unless and until there is complete agreement on the subject between the Imperial Ottoman Government, His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government.

Clause (b). The Imperial German Government declare that they will in no case themselves establish, or support any claim by any persons or corporations whatsoever to establish, a port or railway terminus on the Persian Gulf unless and until there is complete agreement on the subject between His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government.

Clause (c). His Britannic Majesty's Government declare that they will in no case themselves establish, or support any claim by any persons or corporations whatsoever to establish, in Ottoman territory

east of Aleppo, railway undertakings either in direct competition with the Bagdad Railway Company's lines, or in contradiction with that company's existing rights, unless and until there is complete agreement on the subject between the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government.

Article 4

Clause (a). The Imperial German Government, having cognisance of the declaration signed on 29th July, 1913, on behalf of the Imperial Ottoman Government, concerning navigation on the Rivers Tigris and Euphrates, declare that they will not oppose the execution, nor support any action directed against the execution, of such declaration, so long as the navigation on the said rivers is maintained in substantial accordance with the provisions thereof.

Clause (b). His Britannic Majesty's Government declare that they will not oppose the acquisition by the Bagdad Railway interests of 40 per cent. of the sharecapital to be allotted to Turkish interests at the first allotment (i. e. 20 per cent. of the whole sharecapital) and the right in respect thereof to subscribe for a rateable proportion of further issues of capital of the Ottoman Company for river navigation, and their rateable participation in the board of the aforesaid company out of the share of the directorate allotted to Turkish interests.

Clause (c) (I). It is, nevertheless, understood that nothing in this article shall be held to affect the rights conceded by article 9 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, except in so far that His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government hereby agree and declare, so far as concerns themselves, that they adhere to, and will use their best endeavours to secure the due execution of the following provision of the arrangement referred to in article 2 of the present convention: —

The Bagdad Railway Company's rights under article 9 of the aforesaid Convention of the 5h March, 1903, shall cease on the completion of the construction of the Bagdad Railway to Basra.

(II). It is further agreed that if an arrangement to the satisfaction of the parties concerned can be made for the conveyance by river of the aforesaid materials through the Ottoman Company for river navigation, His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government will use their best endeavours to secure the conclusion of such an arrangement.

Article 5

Clause (a). The concessionaire, nominated in pursuance of article 3 of the aforesaid declaration of the 29th July, 1913, having concluded with the Imperial Ottoman Government an arrangement on the following basis, His Britannic Majesty's Government and the

Imperial German Government declare, so far as concerns themselves, that they adhere to the said arrangement and will use their best endeavours to secure its due execution: —

No discrimination shall be permitted by the Ottoman Company for river navigation, either as regards facilities on rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport, or in any other manner whatsoever. The Company shall grant no through bills of lading, rebates, or other privileges of any description in respect of goods carried by any ship between any place served by the Company's vessels and any place oversea, unless the same privileges are accorded in respect of similar goods carried under the same conditions and in the same direction between the same places by all ships regularly trading between those places, irrespective of nationality.

Clause (b). Die Kaiserliche Regierung behält sich ihre Stellungnahme zur Fassung des englischen Entwurfes vor.

Article 5 a

His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government will join in using their good offices with the Imperial Ottoman Government to secure that the Shatt-el-Arab shall so far as possible be brought into and permanently kept in a satisfactory state of conservancy in order that sea-going vessels may always be assured of free and easy access to the port of Basra, and to secure, further, that the navigation on the Shatt-el-Arab shall permanently be kept open for sea-going vessels, and be carried on on terms of absolute equality for the vessels of all nations, without regard either to the nationality of the vessels or to their cargoes.

Dues shall be imposed, not for the mere fact of navigation, but only for repaying sums actually spent on improvements in the navigation of the Shatt-el-Arab and harbour facilities. They shall in no case exceed 1 fr. per registered ton (the dues to cover the coming in and going out of the same vessel); any dues shall be levied on a basis of absolute equality without regard to the nationality of sea-going vessels or their cargoes.

Article 6

(a). The Imperial German Government having taken note of the Anglo-Turkish Convention of . . . under which the free navigation of the Shatt-el-Arab is assured on terms of absolute equality to the shipping of all nations and a commission is established for the execution of such works as may be necessary for the improvement of its channel and for its maintenance and for other like purposes set out therein, and being of opinion that the provisions of the Convention are conducive to the best interests of international commerce, will, so long

as the Convention is not materially altered and so long as the duties imposed upon the Commission by the said Convention are satisfactorily carried out, uphold the Convention.

The Imperial German Government take note in this connection of the declaration, signed on the ... and attached to the said Convention, to the effect that articles 7 and 8 of the above Convention do not affect the rights enjoyed in the Ottoman Empire by the nationals of the Treaty Powers.

(b). Die Kaiserliche Regierung behält sich ihre Stellungnahme zu dieser Klausel vor.

Article 7

Should the Shatt-el-Arab, after a reasonable time, not have been brought into a satisfactory state of conservancy assuring sea-going vessels of free and easy access to the port of Basra, or should this state of conservancy not be maintained, His Britannic Majesty's Government declare that they will agree to the construction of a Branch from Basra (Zobeir) to the next point allowing a free and easy access to sea-going vessels.

In this case His Britannic Majesty's Government will not oppose German capital participating in this branch line and its being represented on the board of this line under exactly the same conditions and in the same proportion as British capital shall be represented on the board of the Bagdad Railway.

Article 8

Any difference of opinion arising out of this declaration shall be submitted to arbitration. If the two Governments fail to agree about a special Court or arbiter, the case shall be submitted to the Hague Tribunal.

Nr. 14 811

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 112 Berlin, den 24. Januar 1914

Auf die Berichte Nr. 11* und 13** vom 13. und 15. d. Mts.

Der Text der Konzession des Lord Inchcape für die Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris wird hier unter Zuziehung unserer Interessenten mit tunlichster Beschleunigung geprüft werden. Eine Mitteilung über das Ergebnis dieser Prüfung darf ich mir vorbehalten. Der in Aussicht gestellten Einreichung der Statuten für die mesopotamische Schiffahrtsgesellschaft sehe ich ergebenst entgegen.

---

* Siehe Nr. 14 807.
** Siehe Nr. 14 808.

Die Äußerungen des Foreign Office vom 15. Januar zu unseren letzten Vorschlägen über den Uferverkehr erscheinen nicht geeignet, die Lösung dieser Frage zu fördern. Wir haben gleichwohl das Memorandum der Deutschen Bank mitgeteilt und behalten uns unsere Stellungnahme vor.

Vor Eingang des Memorandums hatte sich die Deutsche Bank uns gegenüber bereit erklärt, zu Verhandlungen mit Lord Inchcape und Herrn Lynch in nächster Zeit zwei Vertreter nach London zu entsenden. Die Möglichkeit ist indessen nicht von der Hand zu weisen, daß unsere Interessenten, wenn sie von der ablehnenden Haltung der dortigen Stellen in der Frage des Uferverkehrs Kenntnis erhalten, auf die Entsendung von Vertretern verzichten. In der Hoffnung, daß eine unmittelbare Aussprache die Lösung der bestehenden Schwierigkeiten erleichtern wird, werden wir uns angelegen sein lassen, die Deutsche Bank von einer Änderung ihrer Absichten abzuhalten. Eine endgültige Mitteilung wird Ew. pp. demnächst telegraphisch zugehen.

Was die Bewässerungsfrage anlangt, so will die englische Regierung nach den Erklärungen des Herrn Parker von der Pforte die Zusicherung verlangen, daß den englischen Firmen, die Bewässerungsprojekte für Mesopotamien ausgearbeitet haben, auch die Ausführung dieser Projekte übertragen wird. Darüber hinaus soll den englischen Firmen auch die Ausführung von Bewässerungsanlagen in einigen weiteren Distrikten Mesopotamiens gesichert werden. Trotz der Erklärung des Herrn Parker, daß die englische Regierung keineswegs ein Bewässerungsmonopol in Mesopotamien anstrebe, liegt die Gefahr eines solchen Monopols für das ganze südliche und mittlere Mesopotamien außerordentlich nahe. Neben der Flußschiffahrt wäre dann auch die Bodenkultur als Monopol in die Hände der Engländer gelegt und die Bagdadeisenbahn wäre als wirtschaftliches Unternehmen kaltgestellt. Eine derartige Entwicklung der Dinge könnten wir nicht hinnehmen. Sie würde nach all den Zugeständnissen, die England nicht nur in der Bagdadbahnfrage selbst, sondern im Zusammenhang damit auch in der Petroleumfrage und zugunsten der Smyrna—Aidin-Bahn von uns verlangt, weder von unseren Interessenten noch von unserer öffentlichen Meinung verstanden werden und in weiten Kreisen Deutschlands eine Erregung hervorrufen, die das Verständigungswerk mit England ernstlich gefährden sowie unsere auf eine Besserung der deutsch-englischen Beziehungen gerichtete Politik schwer kompromittieren müßte. Ich zweifle nicht daran, daß es Ew. pp. gelingen wird, Sir E. Grey die Berechtigung unserer Bedenken klarzumachen. Da es sich lediglich um die Erwirkung von Konzessionen für englische Firmen, nicht um die Erwerbung von Rechten für die englische Regierung handelt, halten wir es für angezeigt, auch in Konstantinopel unsere Bedenken zur Sprache zu bringen. Ew. pp. bitte ich, vorstehendes tunlichst noch vor Beginn der Verhandlungen des dortigen Kabinetts

mit Hakki Pascha bei Sir E. Grey zu verwerten und der bestimmten Erwartung Ausdruck zu geben, daß in der Bewässerungsfrage keine Entscheidungen getroffen werden, bevor nicht eine Einigung mit uns erzielt ist.

Jagow

Nr. 14 812

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in Konstantinopel Freiherrn von Wangenheim

Konzept

Nr. 55 Berlin, den 25. Januar 1914

Ew. pp. übersende ich anbei ergebenst Auszug aus einem Bericht der Kaiserlichen Botschaft in London vom 13. d. Mts.*, der sich mit der Frage der Bewässerung Mesopotamiens befaßt. Darnach will die englische Regierung von der Pforte die Zusicherung verlangen, daß den englischen Firmen, die Bewässerungsprojekte für Mesopotamien ausgearbeitet haben, auch die Ausführung dieser Projekte übertragen wird. Darüber hinaus soll den englischen Firmen auch die Ausführung von Bewässerungsanlagen in einigen weiteren Distrikten Mesopotamiens gesichert werden. Trotz der Erklärung des Referenten im Foreign Office, daß die englische Regierung keineswegs ein Bewässerungsmonopol in Mesopotamien anstrebe, liegt die Gefahr eines solchen Monopols für das ganze südliche und mittlere Mesopotamien außerordentlich nahe. Neben der Flußschiffahrt wäre dann auch die Bodenkultur in die Hände der Engländer gelegt, und die Bagdadeisenbahn wäre als wirtschaftliches Unternehmen kaltgestellt. Eine derartige Entwicklung der Dinge kann der Türkei nicht erwünscht sein, da sie an der Rentabilität des Bagdadunternehmens schon wegen der Kilometergarantien finanziell erheblich interessiert ist. Ebensowenig könnten wir eine solche Auslieferung Mesopotamiens an England hinnehmen. Sie würde nach all den Zugeständnissen, die wir nicht nur in der Bagdadbahnfrage selbst, sondern im Zusammenhang damit auch in der Petroleumfrage und zugunsten der Smyrna—Aidin-Bahn machen sollen, weder von unseren Interessenten noch von unserer öffentlichen Meinung verstanden werden und in weiten Kreisen Deutschlands eine Erregung hervorrufen, die das nicht zuletzt im türkischen Interesse wichtige Verständigungswerk mit England ernstlich gefährden und unsere traditionelle türkenfreundliche Politik schwer kompromittieren müßte.

Wir haben deshalb den Kaiserlichen Botschafter in London beauftragt, unsere Bedenken gegen die englischen Bewässerungspläne

---

* Siehe Nr. 14 807.

tunlichst noch vor Beginn der Verhandlungen des Londoner Kabinetts mit Hakki Pascha bei Sir Edward Grey zu verwerten und der bestimmten Erwartung Ausdruck zu geben, daß in der Bewässerungsfrage keine Entscheidungen getroffen werden, bevor nicht eine Einigung mit uns erzielt ist.

Ew. pp. wollen im gleichen Sinne nachdrücklich bei der Pforte vorstellig werden.

Jagow

Nr. 14 813

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 21 London, den 29. Januar 1914

Foreign Office hat Nachrichten, wonach amerikanische Standard Oil Company in Konstantinopel versucht, gegen hohen Barvorschuß unter Verletzung englischer und deutscher Rechte Konzession für mesopotamische Ölfelder zu erwirken. Englischer Botschafter angewiesen, Angelegenheit bei der Pforte zur Sprache zu bringen und Verwahrung einzulegen. Foreign Office hält entsprechenden deutschen Schritt für erwünscht*.

Foreign Office hofft, Verhandlungen über Petroleum** etwa nächste Woche wiederaufzunehmen.

Lichnowsky

Nr. 14 814

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 24 London, den 30. Januar 1914

Foreign Office wäre es willkommen, falls Herr Stauß baldtunlichst, etwa nächsten Montag, zur endgültigen Regelung der mesopotamischen Petroleumfrage London kommen könnte. Bitte mich zur Beantwortung instandsetzen.

Lichnowsky

---

* Das obige Telegramm wurde mittels Telegramm Nr. 37 vom 30. Januar nach Konstantinopel mitgeteilt. Der dortige Botschafter wurde dabei angewiesen: „Bitte nach Benehmen mit englischem Botschafter gleichfalls Verwahrung einlegen.“

** Vgl. dazu Nr. 14 762, 14 764.

Nr. 14 815

Der Geschäftsträger in Konstantinopel von Mutius an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 57 — Pera, den 31. Januar 1914

Antwort auf Telegramm Nr. 37*.

Als ich Großwesir heute auftragsgemäß auf bestehende deutsche Rechte auf Petroleumlager in Mesopotamien hinwies, erwiderte er, die Türkei brauche Geld und sie könne nicht auf unbestimmte Zeit hin vorteilhafteste Anerbieten zurückweisen. Die Deutschen müßten endlich daran gehen, ihre Ansprüche zu realisieren.

Mutius

Nr. 14 816

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 156 — Berlin, den 1. Februar 1914

Auf den Bericht Nr. 15 vom 16. v. Mts.**

Ew. pp. ist aus den Erlassen Nr. 2018 vom 27. November*** und Nr. 105 vom 23. Januar † bekannt, daß wir zur Verwirklichung der Wünsche der Smyrna—Aidin-Bahn, soweit es die deutschen Rechte und Interessen gestatten, gern beitragen wollen, und daß wir auch von den Anatoliern bereits entgegenkommende Erklärungen erhalten haben. Allerdings nahmen wir bisher an, daß es der Smyrna—Aidin-Bahn im wesentlichen nur auf einen Anschluß an das anatolische Bahnnetz ankomme, und daß den berechtigten Wünschen unserer Interessenten, insbesondere wegen des Uferverkehrs auf den mesopotamischen Strömen, englischerseits gleichfalls Rechnung getragen werden würde. Nach beiden Richtungen scheinen wir uns geirrt zu haben. Während die Anregungen der Bagdadbahngesellschaft fast durchweg abgelehnt worden sind, gehen die Wünsche der Smyrna—Aidin-Bahn nach dem Berichte Nr. 15 erheblich weiter, als wir vermuteten.

Wie sich aus der abschriftlich anliegenden Äußerung der Deutschen Bank vom 23. Januar †† ergibt, dürften die englischen Wünsche in der

---

* Vgl. Nr. 14 813, Fußnote *.
** Vgl. Nr. 14 809.
*** Siehe Nr. 14 799.
† Siehe Nr. 14 810.
†† Vgl. Nr. 14 809, S. 321, Fußnote **.

vorliegenden Form kaum erfüllbar sein. Obwohl wir uns der Berechtigung der von unseren Interessenten geltend gemachten Bedenken nicht verschließen, haben wir der Deutschen Bank nahegelegt, ihre demnächst in London eintreffenden Vertreter zu mündlichen Besprechungen mit den Londoner Interessenten zu ermächtigen. Die Deutsche Bank hat uns dies zugesagt. Wir möchten die Hoffnung noch nicht aufgeben, daß sich bei der mündlichen Aussprache ein Weg finden lassen wird, der den ganzen Komplex der strittigen Fragen zur beiderseitigen Zufriedenheit erledigt.

Zu Ew. pp. gefälliger Information und mit dem Anheimstellen der Verwertung darf ich übrigens daran erinnern, daß nach dem dort bekannten Bericht der Kaiserlichen Botschaft in Konstantinopel vom 7. August 1906 (Erlaß Nr. 1151 vom 12. August 1906) gelegentlich der Verhandlungen über die Verlängerung der Aidinkonzession der Großwesir der Kaiserlichen Botschaft zugesichert hat, der Aidinbahn werde weder die Schiffahrt auf dem See von Egerdir noch der Ausbau über diesen See hinaus erlaubt werden.

Zimmermann

Nr. 14 817

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 24 London, den 29. Januar 1914
[pr. 1. Februar]

Die englische Regierung verhandelt mit Hakki Pascha über eine lange Reihe von Einzelfragen, die umfassen: die Bedingungen für Zustimmung zu den türkischerseits gewünschten Monopolen, die Regelung aller mit der Türkei noch schwebenden Geldreklamationen, Sicherstellung der Rechte der englischen Schulen und Stiftungen usw.

Einen Punkt dieser Verhandlungen bildet die Bewässerung in Mesopotamien. Hierüber haben einige Besprechungen zwischen Hakki Pascha und Vertretern des Foreign Office stattgefunden. Die englischen Wünsche sind in einem Memorandum niedergelegt, von dem ich streng vertraulich und unter der Hand Einsicht nehmen konnte. Als oberster Grundsatz wird in diesem Memorandum ausgesprochen, daß alle Bewässerungsarbeiten in Mesopotamien im Wege der öffentlichen Ausschreibung und an diejenige Firma vergeben werden sollen, deren Angebot für die türkische Regierung das günstigste ist. Jedoch sollen diejenigen Arbeiten, die im Februar 1912 zur öffentlichen Ausbietung gestellt waren und für die im April 1912 nur die Firmen

Pearson und Jackson Angebote einreichten, eine besondere Behandlung genießen in der Weise, daß diese Arbeiten an die genannten Firmen vergeben werden sollen, wenn ihre Preise und sonstigen Bedingungen den Interessen der türkischen Regierung entsprechend und angemessen und vernünftig seien. Der genaue territoriale Umfang dieser Arbeiten war weder dem Foreign Office noch dem Handelsamte bekannt. Man sagte aber zu, daß nach Rückfrage bei den beteiligten Firmen mir eine genaue Mitteilung gemacht werden solle. Die Forderung entspricht einem Antrage dieser beiden Firmen, die geltend machen, daß ihnen für die Studien, welche zur Einreichung der — übrigens von der türkischen Regierung nicht angenommenen — Offerten notwendig waren, mehrere Millionen Mark Kosten erwachsen seien, daß ferner die türkische Regierung im Besitze des ganzen Materiales sei, und deshalb möglicherweise eine Konkurrenzfirma ein billigeres Angebot machen könnte, da diese die gesamten Studienkosten sparen würde. Es sei daher ein Gebot der Billigkeit, daß für diese bestimmten Arbeiten von einer nochmaligen öffentlichen Ausschreibung abgesehen und jene den genannten Firmen in Ansehung der entstandenen großen Kosten übertragen würden.

Ich glaube kaum, daß wir an sich mehr verlangen können als Anerkennung des Grundsatzes, daß alle Bewässerungsarbeiten in Mesopotamien im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Es ist damit dem deutschen Kapital und den deutschen Unternehmern Gelegenheit geboten, sich auch bei den Bewässerungsarbeiten zu betätigen. Der Grund, der für die gewünschte Vorzugsbehandlung der submittierenden englischen Firmen bei den bereits zur Ausschreibung gelangten Arbeiten angeführt wird, kann vom Standpunkt der Billigkeit aus nicht als gänzlich unstichhaltig erklärt werden. Über den genauen Umfang und die geographische Lage der Arbeiten wird man wohl erst nach Eingang der genauen Mitteilungen sich ein Bild machen können. Wie mir im Foreign Office gesagt wurde, wird sich der Abschluß dieser ganzen Verhandlungen noch mindestens einige Wochen hinziehen.

Es ist bedauerlich, daß bei der Ausschreibung des Jahres 1912 keine deutsche Firma sich an den Offerten beteiligt hat. Zur Wahrung unserer vollen Gleichberechtigung in der Zukunft wäre es wohl am geeignetsten, wenn wir von den Türken bei den bevorstehenden Verhandlungen die vertragsmäßige Zusicherung verlangten, daß die Vergebung der Bewässerungsarbeiten grundsätzlich auf dem Ausschreibungswege zu erfolgen habe.

Lichnowsky

Nr. 14 818

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 40 London, den 6. Februar 1914

Die Vertreter der Deutschen Bank, Geheimrat Dr. Riese und Direktor Bergmann, haben mit den auf englischer Seite beteiligten Herren, Lord Inchape und Mr. Lynch, im Foreign Office unter abwechselndem Vorsitze von Sir Eyre Crowe und Mr. George Barnes vom Handelsministerium eine Reihe von Fragen verhandelt. Mr. Parker wohnte als Vertreter des Foreign Office, Herr von Kühlmann als Vertreter der Kaiserlichen Botschaft den Besprechungen bei. Das Ergebnis dieser Besprechungen, die in allen Punkten zu einer Übereinstimmung geführt haben, ist in dem beigeschlossenen Memorandum zusammengefaßt worden, welches die Gegenwärtigen ohne Verbindlichkeit ad referendum paragraphiert haben.

Die Frage der Fähren über die Flüsse, auf denen die Ottoman Navigation Company das Schiffahrtsmonopol ausübt, wurde ausführlich durchgesprochen. Es wurde englischerseits anerkannt, daß die Bahngesellschaft unzweifelhaftes Recht habe, gewöhnliche, nicht durch Dampf- oder andere maschinelle Kräfte betriebene Fähren an jedem beliebigen Punkte einzurichten. Die Regelung des Dienstes für Bagdad entspricht der in dem bisherigen diplomatischen Gedankenaustausch vorgesehenen. Die Forderung nach eigenen Fähren in Mosul und Samarra wurde von den beiden Vertretern der Deutschen Bank fallen gelassen, als Lord Inchcape für die Übernahme des Fährdienstes die in Artikel 2, Ziffer d enthaltenen Vorschläge gemacht hatte, die den Herren annehmbar erschienen. In Mossul dürfte nach der Anschauung des Herrn Geheimrats Riese in absehbarer Zeit der Bau einer Brücke die Fährenfrage beseitigen.

Ebenso wurden alle Fragen, die mit Übernahme der Société des Transports fluviaux durch Lord Inchcape zusammenhingen, ausführlich durchgesprochen und, die entsprechende Genehmigung vorausgesetzt, geregelt. Bei der vorgeschlagenen Fassung wird die englische Regierung voraussichtlich darauf verzichten, eine zeitliche Beschränkung der Transportrechte der Bagdadbahn für Baumaterialien zu verlangen; eine Forderung, an der sie bisher mit großer Zähigkeit festgehalten hatte.

Die eigentlichen diplomatischen Verhandlungen sind nach mündlicher Vereinbarung mit dem Foreign Office bis jetzt aufgeschoben gewesen, um erst zu sehen, welches Ergebnis die Besprechungen zwischen den geschäftlich Beteiligten zeitigen würden. Nachdem über alle

Punkte eine Einigung erzielt worden ist und die ganzen Verhandlungen jedenfalls dazu beigetragen haben dürften, ein vertrauensvolles Verhältnis zwischen den Beteiligten zu fördern, erhoffe ich von diesen Besprechungen eine günstige Rückwirkung auf den Gang der Verhandlungen über die noch offenen Punkte.

Lichnowsky

Anlage

Memorandum

Confidential London, February 6, 1914

1. Lord Inchcape and Mr. Lynch declare to the Imperial German Government and to His Britannic Majesty's Government that they will not oppose the acquisition by the Bagdad Railway interests of 40 per cent. of the share capital of the proposed Ottoman Company (hereinafter called „the Navigation Company") to be allotted to Turkish interests at the first allotment (i. e., 20 per cent. of the whole share capital to be issued at the first allotment) and the right in respect thereof to subscribe for a rateable proportion of any further issues of capital of the Navigation Company; also that they will not oppose the Bagdad Railway interests participating in the same rateable proportion in the seats on the Board of the Navigation Company to be allotted to Turkish interests — e. g., to the Bagdad Railway interests being represented by two Directors if the total number of Directors be ten.

2. Lord Inchcape and Mr. Lynch, each so far as concerns himself, declares to the Imperial German Government and to His Britannic Majesty's Government that he will use his best endeavours and voting power to procure—

(a) that the Bagdad Railway Company (hereinafter called „the Railway Company") shall have the right, solely for the service of the Railway, to employ at Bagdad vessels propelled by steam or by any other motive power, but not exceeding 80 tons British register, and ferry-boats of greater tonnage.

(b) that the Port Company referred to in Article 4 shall have the right to employ at Bagdad vessels propelled by steam or by any other motive power, but not exceeding 80 tons British register, solely for the transport of its officials, workmen, and materials.

(c) that at other places on the Tigris or Euphrates wherever, in the opinion of the Railway Company, the need may arise the Navigation Company shall undertake for a period to be agreed upon any ferry service, by vessels propelled by any mechanical motive power, required for the service of the Railway between the shore adjacent to

any station on the Railway and a point on the other shore as nearly as may be opposite to the same station.

(d) that for the purpose of giving effect to (c), the Navigation Company shall at its own cost build, maintain and work such a number of ferry vessels and of such type and size as the Railway Company may from time to time require for the service, together with the wharves, jetties, pontoons, and other appurtenances requisite for the service thereof; shall charge such rates for the carriage of passengers and their luggage and for goods as the Railway Company may from time to time prescribe; shall render to the Railway Company yearly accounts of the service debiting against the gross receipts all the working expenses including therein 7½ per cent. for depreciation and 7½ per cent. for interest on the original cost price of the vessels, wharves, jetties, pontoons and other appurtenances. Any profit on the working to be equally divided between the Railway Company and the Navigation Company, but should the account of any year show a deficit the amount of such deficit to be made good to the Navigation Company by the Railway Company. The Railway Company shall, in respect of every ferry vessel, wharf, jetty, pontoon or other appurtenance built or constructed as aforesaid, guarantee the payment to the Navigation Company of 7½ per cent. per annum for depreciation and 7½ per cent. per annum for interest, calculated in both cases on the cost price thereof for at least twelve years from the completion of any vessel, wharf, jetty, pontoon or other appurtenance. No depreciation shall be payable after the expiration of twelve years, but interest shall be paid as long as the service is continued. Provided that nothing herein contained shall prevent the Railway Company from establishing and working an ordinary ferry service of vessels not propelled by mechanical motive power subject always to the provisions of Lord Inchcape's concession, dated the 12th December, 1913, from the Imperial Ottoman Government.

3. The Imperial German Government, His Britannic Majesty's Government, the Bagdad Railway Company, Lord Inchcape, and Mr. Lynch engage to use their influence and to co-operate towards the speedy conclusion of agreements between all the necessary parties:—

(a) for the purchase by the Navigation Company from the Société des Transports Fluviaux of all the assets and undertaking of the latter Company, the Fluviaux Company being deemed to have meanwhile carried on its undertaking on behalf of the Navigation Company as from the date of its incorporation. The purchase price to be the amount actually paid up on the share capital of the Fluviaux Company together with interest thereon at the rate of 5 per cent. per annum from the dates of payment up of the several instalments thereof until the 31st December, 1913. If on the making up of the accounts of the Fluviaux Company as on the 31st December, 1913, it shall be

found that such Company has made a profit on its working such profit shall be the property of the Navigation Company, but if on the making up of such accounts it shall be found that there has been a loss there shall be no deduction made in respect thereof from the said purchase price. All the debts and obligations of the Fluviaux Company in relation to the working of the Company shall be taken over by the Navigation Company, a list whereof shall be supplied to the Navigation Company;

(b) for the dissolution of the said Société as soon as the said purchase has been completed:

(c) for the carriage by the Navigation Company of all the Railway Company's materials and supplies not being less than 100,000 tons from Basra to Bagdad during the whole period of the construction of the Railway at a freight of 22/6 (one pound, two shillings and sixpence sterling) per ton, the Railway Company paying the cost of loading and unloading the materials and supplies into and out of the Navigation Company's barges at Basra and Bagdad respectively.

The Navigation Company shall keep a separate account in respect of the transport of the said materials and supplies and if in any year the Navigation Company makes a profit by the carriage of the said materials and supplies exceeding 10 per cent. upon the capital of the Navigation Company for the time being employed in the ships and barges with their equipment in so far as they are used for the transport of the said materials and supplies after deducting all working expenses and management charges and depreciation at the rate of $18\,^3/_4$ per cent. per annum on the original cost of the ships, barges and equipment then the excess profits over and above such 10 per cent. shall be divided between the Navigation Company and the Railway Company:

(d) for the employment by the Railway Company of the Navigation Company as its sole and exclusive agent for the exercise of the rights derived under Article 9 of the Bagdad Railway Convention of March 1903:

(e) for the Navigation Company undertaking if so required by the Railway Company the ferry service at Bagdad referred to in Clause 2 (a) upon equitable terms and conditions to be agreed between the two Companies:

(f) for the Navigation Company undertaking if so required by the Port Company the transport service at Bagdad referred to in Clause 2 (b) upon equitable terms and conditions to be agreed between the two Companies.

4. The Imperial German Government declare to Lord Inchcape and Mr. Lynch that they will not oppose the acquisition by them or their nominees of 40 per cent. of the total share capital of the separate Ottoman Company to be formed for the construction and exploitation

of the ports of Bagdad and Basra authorised by article 23 of the said Bagdad Railway Convention, and the right in respect thereof to subscribe for a rateable proportion of any further issues of capital of the said Company: also that they will not oppose the said persons or their nominees participating in the same rateable proportion on the Board of the same Company, and in the contracts for construction and maintenance.

Initialled ad referendum.

R[ichard] v[on] K[ühlmann]
R[iese]
B[ergmann]
I[nchcape]
G. S. B[arnes]
J. F. L[ynch]

Nr. 14819

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 41 London, den 6. Februar 1914

Heute fanden zwischen Vertretern der Deutschen Bank und Lord Rathmore, dem Chairman der Smyrna—Aidin-Bahn, im Foreign Office eine Besprechung statt, welcher Mr. George Barnes vom Handelsministerium präsidierte. Mr. Parker wohnte als Vertreter des Foreign Office, Herr von Kühlmann als Vertreter der Kaiserlichen Botschaft bei.

Gegenstand der Besprechungen bildeten die bekannten Wünsche der Smyrna—Aidin-Bahn, die, soweit sie eine Ausdehnung über den See Egerdir hinaus und die Errichtung eines Dampferdienstes auf dem See bei Beischehir anstrebten, von deutscher Seite bekämpft wurden. Mr. Parker regte an, ob nicht auf dem Wege des Zusammenarbeitens eine Einigung erzielt werden könnte, indem die Smyrna—Aidin-Bahn auf den Anschluß in Afiun Karahissar verzichten sollte, die Anatolische Bahn hingegen eine Zweiglinie nach Beischehir errichte, sodaß die Möglichkeit eines Durchverkehrs Konia—Smyrna gegeben wäre. Die Anwesenden nahmen den Vorschlag zur Kenntnis, äußerten aber, daß ein gründliches Studium nötig sei, bevor man sich hiezu äußern könne.

Mr. Parker machte dann im Auftrage von Sir Edward Grey darauf aufmerksam, daß die Frage im türkischen Interesse dringend sei.

England habe es bei seiner Zustimmung zu den türkischen Monopolplänen zur Bedingung gemacht, daß die Wünsche der Smyrna—Aidin-Bahn durch die Türkei erfüllt würden. Die Türkei sei mit diesen Wünschen einverstanden, falls ihnen die Anatolische Bahn zustimme. Eine gütliche Einigung sei deshalb im Interesse der Türkei selbst, die zur Ordnung ihrer Finanzen der Monopole dringend bedürfe, erwünscht. Es wurde verabredet, in möglichst kurzer Zeit eine weitere Zusammenkunft zu veranstalten, bei der diese Fragen Gegenstand einer erneuten Besprechung bilden sollten.

Die gehorsamst beigefügte Karte* veranschaulicht die Wünsche der Smyrna—Aidin-Bahn.

Lichnowsky

Nr. 14 820

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 50 London, den 10. Februar 1914

Auf die französischen Preßmeldungen hin, wonach die deutsch-französischen Verhandlungen über die türkischen Eisenbahnfragen sich einem befriedigenden Abschluß näherten**, bat mich der zuständige Referent im Foreign Office im Hinblick auf den Artikel 3 (c) unseres Vertrages ihm etwaige deutsch-französische Abmachungen, die insbesondere Aleppo—Meskene beträfen, sobald als tunlich vertraulich mitzuteilen.

Ferner wäre es erwünscht, falls Herr Geheimrat Dr. Riese — wie in Aussicht genommen — wieder hierher zurückkommt, ihm die genauen Ziffern über Einnahmen, Garantiezahlungen usw. auf der Strecke Konia—Eskischehr mitzugeben. Dieses Material kann benötigt werden bei weiteren Besprechungen über die Wünsche der Smyrna—Aidin-Bahn. Erhaltener Weisung gemäß ist in den Besprechungen mit den Engländern ausgeführt worden, daß der Anschluß der Smyrna—Aidin-Bahn an das anatolische Netz nur genehmigt werden könne, falls die Türkei auf die Gegengarantie verzichte. Wird, wie zu erwarten steht, englischerseits auf dem Gedanken eines durchgehenden Bahnbaues, über den anderweitig berichtet worden ist, bestanden, so wäre eine solche Lösung für uns wohl nur annehmbar für den Fall, daß die Anatolische Bahn eine besondere Zweiglinie durch das Irrigations-

---

* Hier nicht reproduziert.
** Sie fanden in dem deutsch-französischen Abkommen vom 15. Februar ihren vorläufigen Abschluß. Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI.

gebiet bis Beischehir erhielte und für diese Zweiglinie eine entsprechende Garantie der türkischen Regierung.

Hakki Pascha, dessen Tätigkeit hier fast abgeschlossen ist, hat die Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben, als Vertreter der türkischen Regierung die Besprechungen in Berlin fortzusetzen, falls Dschawid anderweitig zu sehr in Anspruch genommen sein sollte*. Das hiesige Foreign Office fand Hakki als Unterhändler angenehm und rühmt, daß er schneller arbeite, als sonst die Türken zu tun pflegen.

Lichnowsky

Nr. 14 821

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Ausfertigung

Nr. 53 London, den 10. Februar 1914

Eine telegraphische Meldung aus Konstantinopel, wonach die englisch-türkischen Verhandlungen über Vorderasien durch eine Iradee des Sultans bestätigt worden sein sollen, hat vor einigen Tagen in der hiesigen Presse weite Verbreitung gefunden und die öffentliche Aufmerksamkeit auf den augenblicklichen Stand der deutsch-englischen Verhandlungen gelenkt.

Reuter veröffentlicht aus der Feder seines diplomatischen Korrespondenten, Mr. Emmet, eine Notiz, die wahrscheinlich aus offiziöser Quelle schöpft und bestimmt sein dürfte, den durch das angezogene Telegramm etwa erzeugten Irrtümern entgegenzutreten. Es wird darin aufs neue betont, daß diejenigen englisch-türkischen Abmachungen, an denen dritte Mächte Interesse haben, erst nach Abschluß der Verhandlungen mit diesen ratifiziert werden sollen.

Der Termin für die Ratifikation der englisch-türkischen Abkommen ist nunmehr der 1. April 1914.

Im „Daily Telegraph" bringt der bekannte Korrespondent Mr. Géraut, zugleich Vertreter des „Echo de Paris", einen Artikel, in welchem er, wie gewöhnlich mit Fleiß und Geschick an die früheren Veröffentlichungen der „Times" anknüpfend und die Reutersche Notiz benutzend, sich über die englisch-türkischen und die deutsch-englischen Verhandlungen verbreitet.

Lichnowsky

---

* Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI, Nr. 14 992, 14 994.

Nr. 14 822

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 30 London, den 12. Februar 1914

Englische Vorschläge über Artikel 6 b eingegangen, ebenso weitere englische Anregungen über einzelne Punkte der Verhandlungen. Beabsichtige, falls Euere Exzellenz damit einverstanden, Botschaftsrat von Kühlmann, der Sonntag Neunkirchen ist, anzuweisen, Montag früh zur mündlichen Erläuterung Vorschlags Berlin einzutreffen.

Lichnowsky

Nr. 14 823

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 58 London, den 12. Februar 1914

Der Aufsichtsrat der Smyrna—Aidin-Bahn hat, wie ich erfahre, den Direktor dieser Linie telegraphisch aus Konstantinopel berufen, um in London die Besprechungen durch seine örtlichen Kenntnisse unterstützen zu können. Der Genannte wird etwa am 20. d. Mts. in London eintreffen und hofft, Gelegenheit zu haben, mit den Vertretern der Deutschen Bank, beziehungsweise der Anatolischen Bahn, den Weg zu besprechen, auf dem ohne Schädigung deutscher Interessen die Erfüllung der englischen Wünsche ermöglicht werden könnte.

Lichnowsky

Nr. 14 824

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 62 London, den 13. Februar 1914

Ich habe nicht verfehlt, der englischen Regierung die deutschen Gegenvorschläge für ein Abkommen über die Bagdadbahn und verwandte Gegenstände* mitzuteilen. Sir Edward Grey hat die zuständigen Abteilungen beauftragt, mit tunlicher Beschleunigung unseren

* Siehe Nr. 14 810, Anlage II.

Gegenentwurf zu prüfen. Aus der Erwägung heraus, daß Artikel 6b von allen Bestimmungen noch am weitesten im Rückstande ist, hat mir Sir Edward Grey den in Abschrift beigefügten Entwurf für Artikel 6, Klausel b* zugehen und zugleich durch den Unterstaatssekretär Sir Eyre Crowe mir die mündlichen Erläuterungen hiezu geben lassen mit der Bitte, ihn sobald als möglich von unseren Anschauungen zu verständigen.

Der englische Vorschlag geht dahin, daß Deutschland zwei Abkommen schließen soll: das eine mit England in der hier vorgeschlagenen Form und ein zweites vollkommen entsprechendes mit der türkischen Regierung. Der englische Vorschlag ist so gefaßt, daß er nicht nur den Fall Deutschlands, sondern den Fall aller an der Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab beteiligten Völker deckt. Denn es ist nicht beabsichtigt, mit irgendeiner Macht außer Deutschland einen besonderen Vertrag zu schließen. Hieraus erklärt es sich, wenn im ersten Absatz des Vorschlages steht: „His Britannic Majesty's Government will use their good offices to ensure the reference . . ." und wenn dieselbe Wendung im vorletzten Absatz gebraucht ist. Deutschland würde sowohl für die Verweisung an das Schiedsgericht wie für die Durchführung des Schiedsspruches durch seinen Vertrag mit der Türkei unmittelbar gesichert sein. Dies wäre aber bei den anderen Völkern ohne Vertrag mit der Türkei nicht der Fall. Ich glaube nicht, daß gegen die Grundlagen des gegenwärtigen englischen Vorschlages in unserem Interesse Bedenken zu erheben wären. Sir Edward Grey erkennt durchaus die Territorialherrschaft der Türkei über den Schatt-el-Arab an, macht aber gleichzeitig alte, durch Übung erworbene Rechte auf diesem Gewässer geltend, denen auch von seiten der Pforte Rechnung getragen worden sei durch die bedeutende Stellung, die sie Engländern in der Flußkommission eingeräumt habe. Er würde es deshalb vorziehen, wenn statt der von uns vorgeschlagenen einfachen Bezugnahme auf ein deutsch-türkisches Abkommen sinngemäße Bestimmungen im deutsch-englischen Abkommen ständen.

Der erste Satz des englischen Entwurfes entspricht genau unserem Vorschlage in Ziffer 1. Unsere Vorschläge in Ziffer 2 und 3 möchte Sir Edward Grey im Interesse einer raschen und einfachen Handhabung abgeändert wissen. Er möchte unseren zweiten Absatz, die diplomatische Behandlung der Angelegenheit in Konstantinopel, die seiner Anschauung nach sowohl zu Verschleppungen als unter Umständen auch zu Reibungen führen könnten, fallen lassen und die Entscheidung unmittelbar einem Schiedsrichter übertragen, über den sich die Türkei, die englische (aus den oben angeführten Gründen) und die deutsche Regierung zu einigen hätten. Mangels einer solchen Einigung sollte die Königin von Holland den Schiedsrichter benennen.

---

* Siehe Anlage.

Der bei diesem Vorschlage leitende Gedanke war, daß die holländischen Flußbauingenieure mit zu den ersten der Welt zählen, und daß Hollands Stellung praktisch völlige Unparteilichkeit gewährleiste. Auch seien die Holländer tüchtige Seefahrer, so daß auch Meinungsverschiedenheiten, die an sich nicht mit Strombautechnik zusammenhingen, von einem Holländer gut gelöst werden könnten.

Der vorletzte Absatz des englischen Vorschlages beschäftigt sich mit der Ausführung des Sachverständigengutachtens, der letzte mit der Verteilung der Kosten für das Schiedsverfahren.

Ich möchte vorschlagen, den dritten Absatz von „The expert" bis „arrival there" aus der Konvention in die Note explicative zu verweisen und etwa folgende Fassung anregen: „The expert referee shall, if so desired by the Governments concerned, proceed to Basra for the purposes of his enquiry. He shall publish his report within four months after having received all the necessary materials from both sides or within four months of his arrival at Basra." Die englische Regierung würde es für zweckmäßig halten, wenn der Schiedsrichter ein für allemal für eine gewisse Zeitdauer im voraus bestimmt würde.

Lichnowsky

Anlage

British Counter-Draft of February 1914

Confidential

Article 6, Clause (b). His Britannic Majesty's Government, so far as they are concerned, agree that the Consuls of the several Powers stationed at Basra shall have the right to correspond with the Commission on matters within its competence. Should the Commission fail to meet the reasonable requirements of the commerce of the river und refuse to remove the causes of complaint, His Britannic Majesty's Government will use their good offices to ensure the reference of the question at issue to an impartial expert to be nominated by agreement between the Imperial Ottoman Government, His Britannic Majesty's Government, and the Government or Governments whose consul or consuls may have raised the complaint to be enquired into.

Failing agreement, Her Majesty the Queen of the Netherlands shall be invited to designate the expert referee.

The expert referee shall, unless it be otherwise agreed by the Governments concerned, proceed to Basra for the purposes of his enquiry, and shall publish his report within four months of his arrival there.

The Government of His Britannic Majesty will use their good offices with the Imperial Ottoman Government to ensure that effect

is duly given to such recommendations as may be made by the expert referee.

The expenses of the enquiry, including the remuneration of the referee, shall be borne in equal shares by the Governments concerned.

Nr. 14 825

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 63 London, den 13. Februar 1914

Im Laufe der Besprechungen mit dem Foreign Office über die Bagdadbahnverhandlungen ist auch die Frage der Bildung einer englischen Gruppe zur Übernahme des entsprechenden Anteils der Bagdadbahnaktien berührt worden. Sir Edward Grey steht natürlich der Bildung dieser Gruppe wohlwollend gegenüber, da sie ja die Voraussetzung für die Zulassung zweier englischen Mitglieder zum Conseil d'Administration der Bahn bildet. Er möchte aber im Hinblick auf die von seinen Amtsvorgängern eingenommene Haltung der Bildung dieser Gruppe neutral gegenüberstehen, jedenfalls sich amtlich hiebei nicht beteiligen, um im Parlament sagen zu können, eine amtliche Einwirkung habe nicht stattgefunden, englische Bankiers hätten aus freiem Ermessen die Aktien erworben.

In zwei Punkten hat die englische Regierung Wünsche, die sich aus der Natur der Sache ergeben. Erstens würde das Recht der Aktieninhaber, die „Membres" des Conseil d'Administration zu ernennen, dadurch zu beschränken sein, daß die englische Regierung diese Mitglieder aus einem gewissen, von ihr vorzuschlagenden Kreis ausgewählt zu sehen wünscht. Sir Edward Greys Gedanke ist, einen Sachverständigen für Schiffahrt und einen Sachverständigen für Bahnwesen im Aufsichtsrate zu haben. Als geeigneter Mann für die Schiffahrt schwebt ihm Lord Inchcape vor, der ja ohnehin in vielen Punkten mit der Bahn in Berührung sein wird und zu dem er großes persönliches Vertrauen hat. Als Eisenbahnfachmann denkt er an Mr. C. H. Dent, den Generaldirektor der englischen Great Northern Railway, der augenblicklich als einer der hervorragendsten Fachleute für das Eisenbahnwesen gilt und sich in der City eines sehr guten Rufes erfreut. Vielleicht ließe sich bei Bildung der Bagdadbahngruppe die Wahl dieser beiden Herren schon dadurch ins Auge fassen, daß ihnen nahestehende Bankgruppen mit herangezogen würden.

Zweitens müßte bei Begebung der Aktien irgendwie Vorsorge getroffen werden, daß die Aktien nicht ohne weiteres veräußert werden

könnten, oder daß bei der Veräußerung der neue Erwerber die Verpflichtung übernehmen müßte, Kandidaten für den Aufsichtsrat nur im Einvernehmen mit der englischen Regierung zu wählen.

Ich hatte nicht den Eindruck, daß das Foreign Office sich gerade auf diese Kandidaten versteifen würde. Wenn man an dem Gedanken festhält, im Conseil d'Administration einen Schiffahrts- und einen Eisenbahnsachverständigen zu haben, wäre es allerdings nicht leicht, andere zu finden, die eine ebenso bedeutende Stellung in ihrem Fache einnehmen.

Lichnowsky

Nr. 14 826

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 64 London, den 13. Februar 1914

Zu unserem Vorschlage für Artikel 3 c hat die englische Regierung noch keine formellen Gegenvorschläge gemacht. Der Referent Mr. Parker hat aber in mehreren Gesprächen, deren einem Herr Geheimrat Dr. Riese und Herr Direktor Bergmann von der Deutschen Bank beiwohnten, ausgeführt, er hoffe, Artikel 3c so gestalten zu können, daß eine geographische Begrenzung vollkommen in Wegfall komme. Dies könne er aber nur durchsetzen, wenn deutscherseits — etwa in der Note explicative — der Ausdruck „in direct competition or in contradiction with existing rights" etwas näher bestimmt würde. Eine solche Begriffsbestimmung biete erhebliche Schwierigkeiten. Deshalb möchte er den Gedanken vertraulich zur Erwägung stellen, ob nicht ausgesprochen werden solle, was nicht als unmittelbarer Wettbewerb anzusehen sei. Zweierlei schwebe ihm hierbei vor:

Die Anglo-Persian Oil Company hat auf einem Gelände bei Kasri-Schirin aussichtsreiche Ölvorkommen. Dieses Gelände sei bei der eben jetzt vorgenommenen persisch-türkischen Grenzberichtigung an die Türkei gefallen. Diese habe aber die Rechte der Anglo-Persian bestätigt. Es könne die Möglichkeit eintreten, daß die Anglo-Persian eine leichte Verbindungsbahn nach Chanikin für ihren Ölabsatz zu bauen beabsichtige. Diese Bahn sollte nicht als Wettbewerb aufgefaßt werden. Ebenso könne sich das Bedürfnis geltend machen, im unteren Mesopotamien für die Zwecke von Bewässerungsarbeiten leichte schmalspurige Strecken zu bauen, die dann zweckmäßig als örtliche Zubringer für die Flußschiffahrt dienen könnten. Um jede Schädigung der Bahn zu vermeiden, schlage er vor zu sagen, leichte schmalspurige Bahnen von weniger als 50 km Länge sollten nicht als Wettbewerb

angesehen werden, falls sie mehr als 50 km von der Bagdadbahn entfernt seien. Die beiden deutschen Vertreter erklärten, sie könnten sich über den Vorschlag nicht bindend äußern, besonders nicht, solange es noch unsicher sei, ob die Bahnstrecke Bagdad—Basra auf dem rechten Euphratufer laufen werde oder aber zwischen Euphrat und Tigris.

Eine Stellungnahme unsererseits zu dieser englischen Anregung ist nötig, bevor die englische Regierung sich über die endgiltige Fassung von Artikel 3 c schlüssig machen kann.

Lichnowsky

Nr. 14 827

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 37 Berlin, den 16. Februar 1914

Antwort auf Bericht Nr. 50*.

Gestern paraphierter deutsch-französischer Entwurf der uns Aleppo—Meskene überläßt, abgeht heute zur streng vertraulichen mündlichen Verwertung bei dortiger Regierung. Bergmann und Riese, die heute London abreisen, mitbringen gewünschtes Material.

Zur persönlichen Information.

Wir haben nichts gegen Fortsetzung Verhandlungen mit Hakki, wenn dieser Zeit und Vollmacht zum Finalisieren besitzt und Dschawid einverstanden ist. Andernfalls verhandeln wir lieber weiter mit Dschawid, um diesen nicht zu verstimmen.

Jagow

Nr. 14 828

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 303 Berlin, den 22. Februar 1914

Auf den Bericht Nr. 62 vom 13. d. Mts.**

Mit den englischen Vorschlägen für Artikel 6, Klausel b des Bagdadabkommens sind wir sachlich im wesentlichen einverstanden. Für Absatz 1, 2 empfehlen wir die aus der Anlage ersichtliche ab-

---

* Siehe Nr. 14 820.
** Siehe Nr. 14 824.

geänderte Fassung. Für Absatz 3 ziehen auch wir die von Ew. Durchlaucht angeregte Redaktion vor. Absatz 4 wird, wenn Absatz 1, 2 unseren Wünschen entsprechend abgeändert werden, in der englischen Formulierung angenommen. Absatz 5 dürfte ebenso wie Absatz 3 in die Note explicative zu verweisen sein.

Voraussetzung für vorstehende Regelung ist, daß die Pforte sich bereit finden läßt, mit uns eine entsprechende Vereinbarung zu treffen.

Die Änderungen, die wir für Absatz 1, 2 vorschlugen, sind in der Hauptsache redaktionell und sollen, wie ich zu Ew. Durchlaucht ausschließlich persönlichen Information bemerke, dem auch jetzt wieder deutlich zutage tretenden Bestreben des dortigen Kabinetts entgegenwirken, England auf Kosten der türkischen Territorialhoheit ein Mitbestimmungsrecht über den Süden Mesopotamiens zu sichern und uns für diese Gebiete die Rolle des gleichberechtigten Partners streitig zu machen. Sachlich enthält unser Gegenentwurf lediglich insofern eine Änderung, als wir nur von dem deutschen Konsul in Basra, nicht von der Gesamtheit der dortigen Konsularvertreter sprechen. Wir haben kein Interesse daran und halten es aus rechtlichen Gründen sogar für unerwünscht, daß eine Fassung gewählt wird, die den Fall aller an der Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab beteiligten Völker deckt. Derartige Abmachungen zugunsten dritter Mächte mögen in Englands Verträgen gelegentlich vorkommen. Sie sind jedoch unseres Wissens im allgemeinen im Völkerrecht nicht üblich und würden jedenfalls den Gepflogenheiten der Kaiserlichen Regierung, an denen wir festhalten müssen, durchaus widersprechen. England und der Türkei bleibt es übrigens unbenommen, dritten Staaten die von uns beanspruchten Befugnisse, soweit sie ihnen nicht kraft der Meistbegünstigung ohne weiteres zustehen, auch ohne vertragsmäßige Grundlage freiwillig einzuräumen.

Die Bestimmung eines Schiedsrichters im voraus für einen gewissen Zeitraum würden auch wir für zweckmäßig halten.

Jagow

Nr. 14 829

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 82 London, den 24. Februar 1914

Es ist wiederholt im Laufe der Verhandlungen über den Bagdadbahnvertrag sowohl von der Kaiserlichen Botschaft als von den Vertretern der Deutschen Bank betont worden, daß mehrere Punkte in der von der türkischen Regierung Lord Inchcape erteilten Konzession

für die Schiffahrt auf den mesopotamischen Flüssen nach Anschauung der maßgebenden deutschen Kreise der Abänderung bedürftig seien.

Die ausführlichen Beratungen, bei welchen von deutscher Seite wiederholt und mit großem Nachdrucke auf die Bedeutung hingewiesen wurde, welche man in Berlin gerade auf diesen Punkt lege, haben ergeben, daß die englische Regierung und Lord Inchcape zu einer Änderung der Konzession nicht zu bewegen waren. Die Gründe, die von englischer Seite angeführt wurden, stützten sich in erster Linie darauf, daß bei der bekannten Verschleppungstaktik der Türken die Wiedereröffnung der Frage der bereits gültig erteilten Schiffahrtskonzession alles bereits Gesicherte wieder aufs Spiel setzen und das gerade in dieser Frage nur sehr mühsam erzielte englisch-türkische Einvernehmen aufs neue gefährden würde. Ferner wurde darauf hingewiesen, daß zur Zeit, als die grundlegenden Verhandlungen über die Schiffahrt stattfanden, die Beteiligung deutschen Kapitals an der Flußschiffahrt noch nicht vorgesehen war und deshalb manche Bestimmungen nur auf die türkische Beteiligung zugeschnitten worden seien. Nach Ansicht der englischen Sachverständigen besteht jedoch die Möglichkeit, bei Aufstellung der Statuten der Gesellschaft wenigstens in einem Punkt: der Abstimmung in „Einheiten" im Aufsichtsrat den deutschen Wünschen Rechnung zu tragen, da gerade dieser Punkt in den Ausführungen der deutschen Delegierten mehrfach hervorgehoben worden war. Als geeigneten Weg schlug das Foreign Office vor, Lord Inchcape solle den in Abschrift gehorsamst beigefügten Brief an Hakki Pascha * schreiben. Die deutschen Delegierten stimmten diesem Vorgehen zu. Sobald Hakki Pascha von seiner Regierung Instruktionen erhalten haben würde, sollte durch unmittelbaren Gedankenaustausch zwischen ihm und der Kaiserlichen Botschaft festgestellt werden, ob die türkische Regierung dem im Briefe des Lord Inchcape enthaltenen Vorschlage zustimme.

Euere Exzellenz beehre ich mich um geneigte Weisung in dieser Angelegenheit zu bitten.

Lichnowsky

Anlage

9, Throgmorton Avenue, London, E. C.
24th February, 1914

After the Navigation Concession had been signed last December I wrote a letter, containing the following passage, to the Foreign Office:—

* Siehe Anlage.

„I beg to confirm the assurance which I have already given orally that, if so requested by His Britannic Majesty's Government, I will, by a separate contract with the Imperial Ottoman Government, agree to the acquisition by the Bagdad Railway interests of up to, but not exceeding, 40 per cent. of the share capital of the Company (which I am to form to work the Concession) to be allotted to Ottoman subjects at the first allotment, and the right in respect thereof to subscribe for a rateable proportion of any further issues of capital of the said company after the first allotment of shares.

In giving the above assurance I am, of course, assuming that the Imperial Ottoman Government will approve any provisions which it may be found necessary to insert in the statutes of the company in connection with the above-mentioned arrangement."

This letter was written at the request of the Foreign Office, because, I understand with the full cognizance of Your Highness and with the concurrence of your Government who had been consulted on the subject. His Britannic Majesty's Government had intimated to the German Government that, on the conclusion of certain pending negotiations, they would „not oppose" such an arrangement as that outlined above.

I understand the attitude of His Britannic Majesty's Government has throughout been that the question of German participation, provided it does not exceed the maximum stated, is primarily a matter for the Ottoman Government to settle in direct agreement with the German Government or the German interests concerned, subject always to the terms of my concession; and His Britannic Majesty's Government have therefore felt that their attitude should be one of „not opposing" German participation.

Having this in view, I have felt that it would be better for me not to take any initiative with regard to German participation, but to leave it to the Ottoman Government.

Nevertheless, I have, in fact, become acquainted with the views of the German interests concerned, for German representatives have, as Your Highness is aware, been in London for the past few days in order to discuss arrangements relating to ferry services and to the transport of railway material by the proposed Ottoman Navigation Company. Such being the case, I feel that it may contribute to a more speedy settlement if I place before you the views which they have communicated to me regarding the concession.

I understand the German interests have no objection to the substance of the concession, but they would very much like an alteration which is purely one of form; and to which, in accordance with article 14 of the concession, effect might be given in the Statutes. The note attached hereto explains how the necessary provision might be made.

The Germans, I understand, feel that the system of voting on the board by units placed them in an invidious position, and they are very desirous that it should be abolished so far as it affects the Ottoman and German directors. As on the Board of the Company I have control whether the non-British directors vote separately or by units, (inasmuch as I control half the votes on the board and have in addition a casting vote), the change proposed would in no way alter the control, and for this reason it does not appear objectionable to me.

I therefore write to Your Highness to say that I should not object to the adoption of the suggestion indicated in the enclosed note; but I could not agree to any changes whatsoever in the concession as signed on December 12th, 1913.

It may facilitate your negotiations with the Germans to know my attitude.

I would also add that as I am leaving for Egypt early next month, and wish before my departure to have all matters finally settled, I can only leave open my offer until March 7th.

I have explained my attitude to the German representatives.

(signed) Inchcape

Nr. 14 830

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 345 Berlin, den 2. März 1914

Auf den Bericht Nr. 40 vom 6. v. Mts.*

Mit dem Inhalt des hier ergebenst wieder beigefügten Memorandums über die Bagdadbahn* sind wir sachlich einverstanden. In formeller Beziehung dürfte es sich empfehlen, die Einleitung der Nr. 4 mit den Eingangsworten der Nr. 1 in Einklang zu bringen und demgemäß wie folgt zu redigieren:

„The Bagdad Railway Company declare to the Imperial German Government and to His Britannic Majesty's Government that they will not oppose the acquisition by Lord Inchcape and Mr. Lynch or their nominees of 40 per cent. . . .“

Die Deutsche Bank hat sich mit dieser Fassung einverstanden erklärt.

* Siehe Nr. 14 818 nebst Anlage.

Ew. pp. darf ich bitten, für den Fall, daß demnächst eine förmliche Unterzeichnung des vorläufig nur paraphierten Memorandums stattfinden sollte, auf entsprechende Abänderung der Nr. 4 hinwirken zu wollen.

Zimmermann

Nr. 14 831

Aide-mémoire

Von dem englischen Botschafter in Berlin Sir W. E. Goschen am 4. März 1914 überreicht

Berlin, March 4, 1914

Sir Edward Grey has informed Sir Edward Goschen that His Majesty's Government is on the point of concluding its agreements with Turkey in so far as such agreements are connected with the proposed increase in customs dues as distinct from monopolies. His Majesty's Government also hopes that a complete agreement with the Imperial Government in regard to the proposed Anglo-German Convention respecting the Bagdad Railway and cognate matters may be reached forthwith. Sir Edward Grey is however disturbed by the reflection that the agreements of England with both Germany and Turkey are largely dependent upon the conclusion of corresponding agreements between the Bagdad Railway Company and the Ottoman Government and between the Ottoman Government and the Imperial Government, and that progress in this direction does not appear to be very rapid.

Since March 31st has been fixed as the latest date for the ratification of the agreements between His Majesty's Government and the Porte and also in view of Turkey's urgent need of money which cannot be raised until an increase in the customs dues has been agreed to, Sir Edward Grey earnestly trusts that it may prove possible to bring the negotiations at Berlin to a conclusion at an early date.

Bemerkung Zimmermanns am Kopf des Schriftstücks:
Mündlich beantwortet, daß wir ohne Dschawid nicht verhandeln können, dieser aber noch in Paris zurückgehalten und dort „bewuchert" wird.

Nr. 14 832

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 116 — London, den 3. März 1914

Ich habe nicht verfehlt, unsere letzten Vorschläge für die Fassung des Artikels 6b* Sir Edward Grey zu unterbreiten. Nach längeren

---

* Vgl. Nr. 14 828.

mündlichen Verhandlungen mit den zuständigen Behörden hat sich der Minister bereit erklärt, den in Abschrift gehorsamst beigefügten Text* anzunehmen. Dieser wird in allen Punkten unseren Forderungen gerecht; ich möchte deshalb seine unveränderte Annahme unsererseits gehorsamst befürworten**.

Die erste vorgeschlagene Abänderung besteht darin, daß an Stelle der Regierungen, wie bisher vorgesehen, die Konsuln die Ernennung des Schiedsrichters betreiben sollen. Die türkische Regierung, mit welcher Sir E. Grey in vertraulichem Meinungsaustausch über den Entwurf getreten war, gab dieser Fassung den Vorzug, da sie der Ansicht war, der Stellung Englands im Schatt-el-Arab sei durch die Zusammensetzung der Flußkommission hinreichend Rechnung getragen; sie würde deshalb eine ausdrückliche Zuziehung der englischen Regierung bei Wahl des Schiedsrichters nicht gern sehen. Da mir bekannt war, daß Euere Exzellenz jede Fassung, welche Englands Sonderstellung nicht hervortreten ließ, vorziehen würden, schien mir ein Entgegenkommen gegen die türkischen Wünsche angezeigt.

Die zweite Einschaltung deckt den Fall, daß mehrere Konsuln über denselben Gegenstand Beschwerde führen; um das Entstehen mehrerer Schiedsgerichte zu vermeiden, ist vorgesehen, daß die Konsuln über die Wahl eines Schiedsrichters sich einigen sollen und daß alle Beschwerden vor demselben Schiedsrichter entschieden werden.

Nach Annahme dieses Entwurfs zu 6b ist dann außer einigen Kleinigkeiten nur die Behandlung des Artikels 3c noch offen. Über diese hoffe ich Euerer Exzellenz demnächst berichten zu können.

Lichnowsky

Anlage

German Counter-proposal for Article 6, Clause (b)

(Amendments suggested by His Britannic Majesty's Government)

Confidential

Article 6, clause (b). His Britannic Majesty's Government, so far as they are concerned, agree:

1. That the German consul at Basra shall have the right to correspond with the Commission on matters within its competence;
2. That, if in any case the Commission fail to meet the reasonable

* Siehe Anlage.

** Durch Erlaß Nr. 420 vom 12. März erklärte sich das Auswärtige Amt mit dem Text unter der Voraussetzung einverstanden, daß sich die Pforte zu einer entsprechenden Vereinbarung mit Deutschland bereit finden lasse. Am 4. April teilte Sir E. Grey darauf dem Fürsten Lichnowsky mit, daß die türkische Regierung durchaus bereit sei, eine entsprechende Vereinbarung mit Deutschland abzuschließen.

requirements of the commerce of the river and refuse to move the causes of complaint raised by the German consul, the question at issue shall be referred to an impartial expert to be nominated by agreement between the two members of the Commission, and the Imperial German consul, provided that if a similar or analogous complaint is made by any other consul, he shall participate in the said nomination; failing unanimous agreement, Her Majesty the Queen of the Netherlands shall be invited to designate the expert referee.

The Government of His Britannic Majesty will use their good offices with the Imperial Ottoman Government to ensure that effect is duly given to such recommendations as may be made by the expert referee.

To be put in the explanatory note:

The expert referee shall, unless it be otherwise agreed by the parties concerned, proceed to Basra for the purpose of his enquiry. He shall publish his report within four months after having received all the necessary materials from both sides, or within four months of his arrival at Basra.

The expenses of the enquiry, including the remuneration of the referee, shall be borne in equal shares by the Governments concerned.

Nr. 14 833

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 118 London, den 4. März 1914

Die Fassung des Artikels 3c* des in Vorbereitung befindlichen Vertrages über die Bagdadbahn hat zu langen und schwierigen Auseinandersetzungen Anlaß gegeben. Die von unserer Seite beantragte Fassung war zunächst bestimmt, eine englische Unterstützung französischer Wünsche nach einer Verbindungsbahn Aleppo—Meskene zu vereiteln. Nachdem die Frage der Verbindung der französischen Interessensphäre mit dem Euphratgebiet durch das deutsch-französische Abkommen in befriedigender Weise gelöst ist**, handelte es sich darum, von den Engländern ein Versprechen zu erhalten, ihrerseits Konkurrenzlinien weder zu bauen noch zu unterstützen. Die Schwierigkeit, den Begriff der Konkurrenzlinie zu umschreiben, hat diese Verhandlungen sehr beeinflußt. Noch während der Anwesenheit der beiden Herren Vertreter der Deutschen Bank war versucht worden, auf der Grundlage zu verhandeln, daß England sich verpflichten sollte, auf den Bau oder die Unterstützung von Konkurrenzlinien zur Bagdadbahn überhaupt zu

* Vgl. Nr. 14 826.
** Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI.

verzichten, daß aber zwei Gruppen von Bahnen von vornherein als nicht in Wettbewerb mit der Bagdadbahn stehend bezeichnet werden sollten. Zur einen Gruppe sollten gehören Bahnen südlich des 31. Grades, zur anderen lokale Stichbahnen für die Zufuhr von Gütern im Interesse der Flußschiffahrt. Die damals ausdrücklich von beiden Seiten als unverbindlich bezeichnete Fassung ist als Anlage 1 gehorsamst beigefügt*. Nachdem auf unserer Seite der Wunsch bestand, solche Zubringerbahnen im Euphrattal auszuschließen, handelte es sich darum, einen Weg hierzu zu finden. Nach Artikel 1 des gegenwärtigen Vertragsentwurfes können nur die bei Abschluß des Vertrages von der Türkei konzessionierten Linien in Betracht kommen. Die Möglichkeit einer Linie im Euphrattal ist zwar im deutsch-französischen Abkommen ins Auge gefaßt, es besteht aber wohl kaum bei uns die Absicht, bis zur Unterzeichnung des deutsch-englischen Vertrages eine Konzession von der Pforte für diese Linie zu erwerben. Die Engländer haben sich zu einem Verzicht auf derartige Stichbahnen im Euphrat- und oberen Tigristale bewegen lassen unter der Bedingung, daß sie innerhalb eines festumschriebenen Gebietes größere Bewegungsfreiheit erhielten, insbesondere die Begrenzung der Länge mit 60 Kilometern wegfiele. Das Gebiet, in welchem sie die Zubringerbahnen bauen möchten, wird nach Nordosten begrenzt von der türkisch-persischen Grenze, nach Norden vom Breitengrad der Stadt Bagdad, nach Südwesten von einer in der Mitte zwischen Euphrat und Tigris verlaufenden Linie von Bagdad nach Kurna. Innerhalb dieses Gebietes wäre, wenn die 60-Kilometer-Schutzzone der Bagdadbahn gewahrt bliebe, die Gefahr nicht groß, auf die Begrenzung der Länge der Stichbahnen auf 60 Kilometer zu verzichten. Denn die Landesgrenze bzw. das Gebirge auf der einen Seite, auf der anderen die Linie Bagdad—Kurna würden bei mehr oder minder senkrecht auf den Fluß gerichteten Stichbahnen die Erbauung langer Zubringerstrecken an sich unmöglich machen. Nun verlangt aber die englische Regierung mit großem Nachdrucke als Kompensation dafür, daß sie sich auf einen so kleinen Raum beschränkt hat, eine Bahn von Mendeli nach dem Flusse. Mendeli selbst liegt nach den englischen Berechnungen ungefähr 57 Kilometer von dem Schienenstrang der Bahn Bagdad—Chanikin, also noch innerhalb der 60-Kilometer-Schutzzone der Chanikinlinie. Ebenso wird verlangt, daß der Einmündungspunkt dieser Bahn nach Mendeli bis auf 40 Kilometer an Bagdad herangerückt werden dürfe. Dazu besteht aber meines Erachtens gar kein Bedürfnis, da, für den Fall wir uns mit dieser Bahn befreunden könnten, die Beobachtung der 60-Kilometer-Zone für ihre Einmündung in den Tigris große besondere Ausgaben nicht erfordern würde. Das Foreign Office legt auf diese Bahn nach Mendeli das allergrößte Gewicht. Es ist mir zweifelhaft, ob bei ihrer Ablehnung die Beschränkung der Stichbahnen auf den

* Siehe Anlage I.

oben beschriebenen relativ kleinen Bezirk aufrecht zu erhalten sein würde. Meiner Meinung nach würde, falls die vorgeschriebene Ausnahmebestimmung für die Mendelibahn in Wegfall käme, der neue englische Vorschlag für uns günstig und wohl annehmbar sein, wenn noch eine Bestimmung eingeführt würde, daß solche Stichbahnen nur in der Richtung von Nordost nach Südwest gebaut werden dürften — im ganzen senkrecht zum Laufe des Tigris —, um den Bau eventuell paralleler Linien zu verhindern. An sich sind, soweit sie nicht durch Bagdad oder Stationen der Bagdad—Chanikin-Bahn abgesaugt werden, die Produkte des Landes zwischen den persischen Gebirgen und dem Tigris für die Bahn auf alle Fälle verloren, da sie außer den zwei Hauptflüssen zahlreiche Wasserläufe und sumpfige Stellen überwinden müßten, um an die Bahn Bagdad—Basra zu kommen.

Die Frage, wieweit eine Bahn Mendeli—Tigris, welche die 60-Kilometer-Zone respektieren würde, der Linie Bagdad—Chanikin erfolgreichen Wettbewerb bereiten könnte, muß sachverständigem Urteile vorbehalten bleiben. Vielleicht wäre es noch erwägenswert, ob man eine solche Bahn zulassen könnte mit zeitlicher Befristung: etwa fünf Jahre nach Eröffnung der Linie Bagdad—Chanikin.

Abschrift der Note Sir Edward Greys* und ihre Anlagen** sind gehorsamst beigefügt. Zum Schlusse der Verbalnote kommt Sir Edward Grey wieder auf seinen Lieblingswunsch möglichster Berücksichtigung der Bestrebungen der Smyrna—Aidin-Bahn zurück.

Die Verhandlungen mit den Italienern*** sind, wie ich bereits zu melden die Ehre hatte, soweit durchgeführt, daß man die schriftliche Niederlegung des erzielten Einverständnisses im Laufe dieser Woche erhofft. Das Ergebnis soll paraphiert werden, und Herr Nogara will dann sofort nach Rom fahren zur mündlichen Erläuterung des Abkommens. Im besten Fall würde in etwa zehn Tagen das englisch-italienische Übereinkommen zur Unterzeichnung reif sein. Das Foreign Office würde uns dann dieses Abkommen mitteilen, und es sollte nach den gegenwärtig bestehenden Absichten dann eine Besprechung zwischen der Smyrna-Aidin-Vertretung, den Italienern und den deutschen Interessenten stattfinden, und der Versuch gemacht werden, eine Einigung zwischen den drei Gruppen zu erzielen.

Lichnowsky

Anlage I

Tentative Draft of February 19, 1914

1. It is expressly agreed that narrow gauge lines, not exceeding 60 kilom. in length and not within 60 kilom. of the lines of the Bagdad

* Siehe Anlage I.
** Siehe Anlage Ia und Ib.
*** Vgl. dazu Kap. CCLXXXVII.

Railway System, shall not be considered as coming within the term „direct competition" in article 3, clause (c), of the present Convention.

2. It is agreed that in the area between Bagdad and Kurna, the protective Zone of the Bagdad Railway, shall be bounded to the East by a line drawn midway between the Rivers Tigris and Euphrates.

3. It is agreed that the term „direct competition" shall preclude any line establishing railway communication between the Persian Gulf and the Mediterranean, with the exception of lines south of the 31th degree of latitude and east of the 36th meridian of longitude and south of the 34th degree of latitude but west of the 36th meridian of longitude.

Anlage Ia

Immediate Foreign Office, 3rd March, 1914

His Majesty's Government have had under further consideration the draft of Article 3 (c) of the proposed Anglo-German Convention regarding the Bagdad Railway and cognate matters, in which, in distinction to the limitation proposed by them, the words „east of Aleppo" have again been inserted by the German Government.

His Majesty's Government are, in deference to the views of the German Government, and in their desire to reach an early settlement, prepared to modify the article so that it may be worded as follows:

„Article 3 (c). His Britannic Majesty's Government declare that they will in no case themselves establish, or support any claim by any persons or corporations whatsoever to establish in Ottoman territory railway undertakings either in direct competition with the Bagdad Railway Company's lines, or in contradiction with that company's existing rights, unless and until there is complete agreement on the subjet between the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government", provided that the stipulations proposed in the annexed draft are added.

In view of this concession, which in effect protects the whole Bagdad Railway from direct competition, His Majesty's Government earnestly trust that the German Government will use their powerful influence with the German railway interests concerned in order that the German opposition to the very moderate requests of the Smyrna-Aidin Railway Company in regard to the navigation of Lake Beyshehir may be withdrawn. The point, as has already been explained informally to Herr von Kühlmann, is one to which His Majesty's Government attach great importance.

Anlage Ib

Confidential

It is agreed that lines in the following regions shall not be held to be in direct competition with the Bagdad Railway: —

1. In that part of Asiatic Turkey which, west of the 36th meridian of east longitude, lies south of the 34th degree of latitude and that part which, east of the said meridian, lies south of the 31st degree of latitude,

2. In that part of Asiatic Turkey lying to the east and north of a line drawn midway between the Rivers Tigris and Euphrates from the 44th meridian of longitude to Kurna, provided that such lines (other than one connecting Mendali with the River Tigris at a point not less than 40 kilom. below Bagdad) are south of the latitude of Bagdad and do not approach within 60 kilom. of any place to be served by the Bagdad Railway system as defined in the Conventions of . . .

It is further agreed that the question of whether any line in any part of Asiatic Turkey not within one or other of the above regions would or would not be in direct competition with the Bagdad Railway under Article 3 (c) of the present Convention shall, in the event of failure to reach an agreement, be referred to arbitration in accordance with Article 8 of the said Convention.

It is further agreed, for the purposes of this article, that the western terminus of the Bagdad Railway shall be held to be at Konia and the eastern terminus at Basra.

Nr. 14 834

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 119 London, am 4. März 1914

Sir Edward Grey macht darauf aufmerksam, daß der von Lord Inchcape in seinem Briefe an Hakki Pascha* als äußerster Zeitpunkt bezeichnete 7. März rasch heranrückt, und daß Lord Inchcape in den nächsten Tagen nach Ägypten abreisen muß.

Sir Edward Grey wäre auch für eine vertrauliche Nachricht dankbar, ob unsere Verhandlungen mit der Pforte** irgendwelche Fortschritte gemacht haben. Er ist vertraglich gebunden, sein Abkommen mit der Türkei am 31. März zu ratifizieren, und möchte sehr gerne die Verhandlungen bis dahin abgeschlossen sehen.

Lichnowsky

---

* Siehe Nr. 14 829, Anlage.

** Näheres darüber in Kap. CCLXXXVI.

Nr. 14 835

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 52 Berlin, den 8. März 1914

Auf Bericht Nr. 118 vom 4. d. Mts.*

Neue englische Vorschläge sind völlig ungeeignete Basis. Die im Entwurf vom 19. Februar** vorgesehene Zone wird erheblich ausgedehnt, die Linie Mendeli-Tigris gefordert, für die übrige Türkei ohne die Einschränkungen des Artikels 1 des Entwurfs vom 19. Februar Konkurrenzfrage Entscheidung Schiedsgerichts überlassen. Inwiefern dafür England sich Beschränkungen der Verzichte auferlegt, ist nicht ersichtlich. Es hätte sich empfohlen, Weitergabe dieser Vorschläge a limine abzulehnen. Bitte dortige Regierung einstweilen vom diesseitigen Standpunkt verständigen. Erlaß folgt***.

Jagow

Nr. 14 836

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 127 London, den 6. März 1914
[pr. 8. März]

Sir Edward Grey, der schon mehrfach den Wunsch geäußert hat, die in Berlin geführten deutsch-türkischen Verhandlungen möchten bis zum Ratifikationstermin der englisch-türkischen Vereinbarungen am 31. d. Mts. zu Ende geführt sein, weist in dem abschriftlich gehorsamst beigefügten Memorandum vom heutigen Tage † darauf hin, daß die dem englischen Botschafter bezüglich der Frage des Abschlusses der deutsch-türkischen Verhandlungen von der Kaiserlichen Regierung unlängst erteilte Antwort dieser Hoffnung nicht entspreche.

Der Minister betont die Schwierigkeiten, die eine längere Geheimhaltung der britischen Vereinbarungen für die englische Regierung im Gefolge haben würde, und erklärt, daß er der Kaiserlichen Regierung sehr verpflichtet wäre, wenn sie die Fortführung der fraglichen Ver-

---

* Siehe Nr. 14 833.
** Siehe Nr. 14 833, Anlage I.
*** Siehe Nr. 14 837.
† Siehe Anlage.

handlungen, an deren Abschluß die englische Regierung mit Rücksicht auf ihre davon abhängenden Abmachungen mit Deutschland und der Türkei so stark interessiert sei, beschleunigen könnte.

Am Schlusse spricht Sir Edward Grey die Hoffnung aus, daß es doch noch möglich sein werde, die deutsch-türkischen Verhandlungen vor dem 31. d. Mts. abzuschließen.

Lichnowsky

Anlage

Urgent and confidential — Foreign Office, March 6th, 1914

Sir E. Grey presents his compliments to the German Ambassador and has the honour to inform His Serene Highness that on the 3rd instant His Majesty's Ambassador at Berlin was instructed to inform the German Government that His Majesty's Government were on the point of concluding their agreements with Turkey, so far as they are connected with the proposed customs increase as distinct from the monopolies, and that they hoped to reach complete agreement with the German Government in regard to the proposed Anglo-German Convention respecting the Bagdad Railway and cognate matters forthwith. Sir E. Goschen was further to explain that His Majesty's Government were however disturbed by the reflection that the British agreements both with Germany and with Turkey could not, to a large extent, become operative until the conclusion of corresponding agreements between the Bagdad Railway Company and the Ottoman Government, and the Ottoman Government and the German Government, and that progress in this direction did not appear to be very rapid. His Excellency was to add that March 31st was the latest date fixed for the ratification of the British agreements with Turkey, and, both on this account and in view of the urgent necessity of Turkey for money, which could not be raised until the customs increase had been agreed to, His Majesty's Government earnestly trusted that the negotiations at Berlin might soon be concluded.

His Majesty's Ambassador has now been informed by the German Government that the negotiations in question are in suspense, owing to the prolonged absence of Djavid Bey at Paris, and, while the German Government are anxious for their early conclusion, they evidently are far from confident that they will be resumed at an early date, and they are able to give no indication of the date when a conclusion may be anticipated.

His Majesty's Government have received this news with much disappointment; they are being pressed to lay the British agreements will cause serious inconvenience and even embarrassment. In these

circumstances, Sir E. Grey would greatly appreciate the action of the German Government if they could expedite the progress of negotiations in which His Majesty's Government are closely concerned, since their conclusion is a necessary preliminary condition of the Anglo-German and the Turco-British agreements being brought to a successful issue.

Sir E. Grey therefore trusts that it may still be possible for the Turco-German negotiation to reach a conclusion before March 31st.

Nr. 14 837

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Dirigenten der Politischen Abteilung Wilhelm von Stumm

Nr. 394 Berlin, den 9. März 1914

Auf den Bericht vom 4. d. Mts. Nr. 118*.

Wie ich Ew. pp. bereits anderweitig zu unterrichten die Ehre hatte**, sind die neuen Vorschläge der englischen Regierung für uns nicht annehmbar.

Ein Vergleich der nunmehr vorgeschlagenen Fassung der Note explicative zu Artikel 3c mit derjenigen Fassung, die am 19. Februar im Foreign Office redigiert wurde***, ergibt, daß der neue englische Vorschlag für uns eine wesentliche Verschlechterung bedeutet.

In der Redaktion vom 19. Februar war erstens festgestellt, daß Schmalspurbahnen von höchstens 60 km Länge und außerhalb einer Zone von 60 km von den Linien des Bagdadsystems nicht als direkte Konkurrenzbahnen im Sinne des Artikels 3c angesehen werden sollten. — Diese Fassung ist zwar negativ, aber sie enthält doch die Präsumtion, daß alle Bahnen, die nicht Schmalspurbahnen sind, die länger als 60 km sind und die auf mehr als 60 km an die Bagdadeisenbahn herankommen, als Konkurrenzbahn der Bagdadbahn zu gelten hätten.

Zweitens war vorgesehen, daß zwischen Bagdad und Kurna die Schutzlinie von 60 km ersetzt werden sollte durch eine Linie, die zwischen den Flüssen Euphrat und Tigris genau die Mitte hält. — Mit dieser Modifikation konnten wir uns abfinden.

Drittens war festgestellt, daß der Ausdruck „direct competition" jede Linie, die eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Persischen

---

* Siehe Nr. 14 833.

** Vgl. Nr. 14 835.

*** Siehe Nr. 14 833, Anlage I.

Golf und dem Mittelländischen Meer herstelle, ausschließen solle, abgesehen von Linien südlich des 31. Breitengrades und östlich des 36. Längengrades, sowie südlich des 34. Breitengrades und westlich des 36. Längengrades. Diese Bestimmung war für die Sicherung des Bagdadbahnnetzes von besonderer Wichtigkeit. Sie gestattet zwar den Engländern eine eventuelle Eisenbahnverbindung vom Suezkanal nach dem Persischen Golf. Eine solche Verbindung würde aber die Bagdadbahn nicht beeinträchtigen. Die Bedeutung der Bestimmung liegt darin, daß sie jede Verbindung zwischen den syrischen Bahnen und Bagdad südlich der den Franzosen konzedierten Linie Homs—Déir in unzweifelhafter Weise ausschließt, also auch die von Sir William Willcocks projektierte Linie Bagdad—Hit—Damaskus.

Die Vorteile der Redaktion vom 19. Februar waren hiernach für unsere Bagdadbahninteressenten so groß, daß sie sich mit dem in dem Bericht der Kaiserlichen Botschaft erwähnten Nachteil abfinden konnten, daß der Schutz der 60-Kilometer-Zone für die uns noch nicht konzedierte Euphratlinie vorläufig nicht wirksam geworden wäre. Stichbahnen von 60 km in der Euphratgegend sind durch die Natur der Dinge so gut wie ausgeschlossen und würden, selbst wenn englischerseits hier oder dort eine solche Bahn gebaut werden sollte, lediglich als Zubringer für die Euphratbahn wirken.

Der neue Vorschlag des Foreign Office stellt sich folgendermaßen dar:

Zunächst wird dasjenige Gebiet ausgeschieden, in dem Eisenbahnen unter keinen Umständen als Konkurrenzbahnen anzusehen sind, nämlich das Gebiet westlich des 36. Längengrades und südlich des 34. Breitengrades, sowie östlich des 36. Längengrades und südlich des 31. Breitengrades.

Diesem Gebiet wird ein Gebiet hinzugefügt, in dem England für Eisenbahnbau in jeder Spurweite und Länge gleichfalls vollständig freie Hand behalten will, nämlich das Gebiet, das begrenzt ist im Osten durch die türkisch-persische Grenze, im Norden durch den Breitengrad von Bagdad, im Westen durch die Mittellinie zwischen den Flüssen Euphrat und Tigris, auslaufend in Kurna. Außerdem wird unsere Zustimmung zu einer Linie von Mendeli nach dem Tigris 40 km südlich von Bagdad verlangt.

Was die übrigen Gebiete der Türkei anlangt, so wird der Eisenbahnbau durch englische Staatsangehörige oder mit englischer Unterstützung keineswegs beschränkt durch die in dem Entwurf vom 19. Februar gegebenen Kriterien der Schmalspur, der Distanz von 60 km von den Linien der Bagdadbahn und der Beschränkung auf 60 km Länge. Es ist vielmehr lediglich gesagt, daß, falls es zweifelhaft sei, ob irgendeine Linie eine direkte Konkurrenz für die Bagdadbahn darstelle, und falls eine Einigung hierüber nicht erreicht werden könne, die Frage einem Schiedsgericht unterbreitet werden solle.

Damit behält sich die englische Regierung ausdrücklich vor, auch außerhalb der oben bezeichneten Gebiete Bahnen jeder Art und jeder Ausdehnung zu bauen, die — eventuell nach schiedsrichterlicher Entscheidung — keine direkte Konkurrenz zur Bagdadbahn darstellen. Nicht einmal der Punkt ist einwandfrei klargestellt, daß eine Linie zwischen dem Euphrat und Mittelländischen Meer nördlich des 31. Breitengrades von den Engländern nicht unterstützt oder gebaut werden darf; vielmehr würde im gegebenen Falle die Frage, ob eine solche Linie eine direkte Konkurrenz zur Bagdadbahn darstelle, erst einem Schiedsgericht unterbreitet werden müssen.

Hiermit ist es kaum vereinbar, wenn Ew. pp. bemerken:

„Die Engländer haben sich zu einem Verzicht auf derartige Stichbahnen im Euphrat- und oberen Tigristal bewegen lassen unter der Bedingung, daß sie innerhalb eines festumschriebenen Gebietes größere Bewegungsfreiheit erhielten."

Ferner

„Nun verlangt aber die englische Regierung mit großem Nachdruck als Kompensation dafür, daß sie sich auf einen so kleinen Raum beschränkt hat, eine Bahn von Mendeli nach dem Flusse."

Ich darf annehmen, daß dieser angebliche Verzicht und diese angeblichen Beschränkungen in den Besprechungen, die zu dem neuen Vorschlag des Foreign Office geführt haben, eine Rolle gespielt haben. In dem Text des neuen englischen Vorschlages kommen jedoch der Verzicht und die Beschränkung in keiner Weise zum Ausdruck. Nach dem Wortlaut des neuesten Vorschlages behält sich England vielmehr in dem „kleinen Raum" das unbedingte Recht des Eisenbahnbaues vor, während es außerhalb des „kleinen Raumes" nur auf solche Bahnen verzichten will, die eventuell durch ein Schiedsgericht als direkte Konkurrenzlinien der Bagdadbahn erklärt werden.

Auch der Bau von Stichbahnen, die vom Tigris nördlich von Bagdad ausgehen, also innerhalb der ursprünglich vorgesehenen 60-Kilometer-Schutzzone liegen, würde englischerseits erfolgen können, sobald ein Schiedsgericht entscheidet, daß eine solche Stichbahn keine direkte Konkurrenz für die Bagdadbahn darstellt, eine Entscheidung, die durchaus innerhalb des Bereiches der Möglichkeit liegt.

Die Grundlage unserer ganzen Verhandlungen, die uns den Bau der Eisenbahnen, England die Wasserwege zuweist, würde auf diese Weise nur in ihrem zweiten Teile verwirklicht werden.

Ew. pp. darf ich daher bitten, den Entwurf vom 19. Februar Ihren weiteren Besprechungen in der Angelegenheit erneut zugrunde zu legen.

Auf die Wünsche der englischen Regierung bezüglich der Smyrna—Aidin-Bahn darf ich mir ergebenst vorbehalten, zurückzukommen.

Jagow

Nr. 14 838

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in Konstantinopel Freiherrn von Wangenheim

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 73 Berlin, den 14. März 1914

Angesichts bedenklicher Gestaltung Petroleumfrage* sind wir auf englischen Vorschlag mit London übereingekommen, eventuell Turkish Petroleum Company fallen zu lassen und gemeinsam von Pforte mesopotamische Ölkonzession für neue Gesellschaft zu verlangen, worin Deutsche und Engländer je 50 Prozent erhalten sollen. Bitte zusammen mit englischem Kollegen entsprechend vorgehen.

Ganz geheim und nur zur persönlichen Information. Deutsche Bank einverstanden, wird Strohmann vorschieben.

Jagow

Nr. 14 839

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in Konstantinopel Freiherrn von Wangenheim

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 77 Berlin, den 15. März 1914

Im Anschluß an Telegramm Nr. 73**.

Bitte im Benehmen mit englischem Kollegen Pforte erklären, daß ihr Deutschland und England spätestens 23. März endgültigen Vorschlag zur Petroleumfrage unterbreiten werden.

Jagow

Nr. 14 840

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 149 London, den 17. März 1914

Vor allem darf ich vorausschicken, daß die Fassung der Note explicative zu Artikel 3c, die am 19. Februar redigiert wurde***, aus-

---

* Vgl. dazu Nr. 14 762, 14 764.
** Siehe Nr. 14 838.
*** Vgl. Nr. 14 835, 14 837.

drücklich als ganz unverbindlich bezeichnet worden war, nur bestimmt, eine Grundlage für die Verhandlungen zu schaffen. Sowohl Sir E. Grey als das Handelsamt haben diese Fassung als unannehmbar erklärt. In einer Reihe von Besprechungen, deren letzter heute auch Herr Direktor Bergmann von der Deutschen Bank beigewohnt hat, ist der in der Anlage beigefügte Entwurf vom heutigen Tage* ausgearbeitet worden, welcher soweit wie möglich den Instruktionen Euerer Exzellenz entsprechend gefaßt worden ist. Die Streichung der Ziffer 4 ist mehrmals während der Verhandlungen nachdrücklich befürwortet worden, auch Direktor Bergmann hat sich heute dafür eingesetzt; Sir E. Grey, der sich heute zweimal persönlich Vortrag über die Frage halten ließ, hat aber mitteilen lassen, daß er Artikel 3 c ohne Nr. 4 des Entwurfs nicht annehmen könne, weil sonst leicht die Präsumtion entstehen könnte, daß alle nicht in dem Abkommen erwähnten Bahnen zwischen Konia und Basra als Konkurrenzbahnen anzusehen und ihre Erbauung für England unstatthaft sei. Dies könne er unter keinen Umständen im Parlament vertreten.

Die Bahn nach Mendeli ist aus der Abmachung gestrichen worden, vorläufig unter der Voraussetzung, daß deutscherseits in einer nicht zu veröffentlichenden Note angesagt werde, daß, falls die Flußschiffahrtsgesellschaft Mendeli mit Azizié oder einem flußabwärts liegenden Punkte zu verbinden unternähme, von deutscher Seite hiergegen keine Einwände erhoben werden sollen.

Lichnowsky

Anlage

Tentative Draft of March 17, 1914

Confidential

Article 3 (c). His Britannic Majesty's Government declare that they will in no case themselves establish, or support any claim by any persons or corporations whatsoever to establish, in Ottoman territory railway undertakings either in direct competition with the Bagdad Railway Company's lines, or in contradiction with that company's existing rights, unless and until there is complete agreement on the subject between the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government. For the purposes of the article, the western terminus of the Bagdad Railway shall be held to be at Konia and the eastern terminus at Basra.

In regard to article 3, clause (c), of the Anglo-German Convention of . . ., it is agreed as follows: —

1. No lines in that part of Asiatic Turkey which, west of the 36th meridian of east longitude, lies south of the 34 degree of latitude and

* Siehe Anlage.

that part which, east of the said meridian, lies south of the 31st degree of latitude, shall be held to be in direct competition; but any line north of these limits shall be held to be in direct competition if it establishes direct railway communication between the Mediterranean and the Persian Gulf.

2. There shall be a protective zone extending for 60 kilom. on either side of the Bagdad Railway, and any line passing within the said zone shall be held to be in direct competition, provided that in the region between Museyib and Kurna the protective zone shall be bounded on the east by a line drawn midway between the Rivers Tigris and Euphrates, from the latitude of Museyib to Kurna.

3. Local lines serving as feeders for the river navigation and not exceeding 100 kilom. in length shall not be held to be in direct competition.

4. The question of whether any other line is or is not in direct competition shall, in the event of failure to reach an agreement, be referred to arbitration in accordance with article 8 of the said Convention.

Nr. 14 841

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 52 London, den 18. März 1914

Vorschlage in Tentative Draft vom 17. März*, um jede Unklarheit auszuschalten, in Ziffer 3 nach „navigation" einzuschalten: „provided they are outside the protective zone". Im übrigen einverstanden.

Lichnowsky

Nr. 14 842

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 55 London, den 19. März 1914

Foreign Office absendet heute folgende Drahtweisung Konstantinopel: „Die drei Gruppen Deutsche Bank, Anglo-Saxon (Shell) und d'Arcy unterzeichneten heute Urkunde, nach welcher sie sich ver-

* Vgl. Nr. 14 840 nebst Anlage.

pflichten, in der Türkei nur durch die Turkish Petroleum Company zu operieren. Englischer Botschafter wolle, sobald deutscher Botschafter Weisung erhalten, zusammen mit ihm türkische Regierung auffordern, sogleich der Turkish Petroleum Company die ausschließliche Konzession zur Petroleumgewinnung in den Wilajets Mossul und Bagdad zu erteilen. Die Tätigkeit der Gesellschaft werde nicht auf diese beiden Wilajets beschränkt bleiben. Der erste Schritt solle aber die Erwerbung der Konzession in diesem Gebiete sein. Foreign Office bittet, deutschen Botschafter Konstantinopel mit entsprechender Weisung zu versehen.

Lichnowsky

Nr. 14 843

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 65 Berlin, den 20. März 1914

Antwort auf Telegramm Nr. 55*.

Kaiserlichen Botschafter Pera entsprechend instruiert**. Unsere Stellungnahme zu Einzelheiten Londoner Vereinbarung behalten wir uns vor.

Jagow

Nr. 14 844

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 156 London, den 19. März 1914
[pr. 21. März]

Sir Edward Grey läßt mir den gehorsamst beigefügten Abdruck eines Entwurfes zu einem Abkommen zwischen der Bagdadbahn einerseits und Lord Inchcape und Mr. Lynch andererseits*** zugehen mit der Bitte, baldtunlichst eine Erklärung der Interessenten darüber herbeizuführen, ob sie bereit sind, einen derartigen Vertrag zu zeichnen. Zustimmendenfalls könnte der Vertrag zur Unterzeichnung nach Berlin gesandt werden.

Lichnowsky

---

* Siehe Nr. 14 842.
** Es geschah durch Telegramm Nr. 82 vom 20. März.
*** Siehe Anlage.

Anlage

Confidential

Agreement made in London on the... day of... 1914 between The Right Honourable James Lyle Baron Inchcape G. C. M. G., K. C. S. I., K. C. I. E. of 9 Throgmorton Avenue London E. C. (hereinafter called „Lord Inchcape") of the first part John Finnis Lynch of Salter's Hall Court London E. C. (hereinafter called „Mr. Lynch") of the second part and The Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad being an Ottoman Company established in Constantinople (hereinafter called „the Railway Company") of the third part whereas Lord Inchcape has obtained a Concession (hereinafter called „the Concession") from the Imperial Ottoman Government for the navigation of certain waters therein described including the rivers Tigris and Euphrates and intends in due course as provided by the Concession to form an Ottoman Company (hereinafter called „the Navigation Company") to take over the same and work the said Navigation and whereas it is intended that Lord Inchcape shall be Chairman of the Board of Directors and that Mr. Lynch shall be a Director of the Navigation Company and whereas by Article 9 of a Convention dated 5th March 1903 (hereinafter called „the Bagdad Railway Convention") the Ottoman Government granted to the Railway Company certain rights during the period of the construction of its Railway for transporting on the rivers Tigris and Euphrates the building and other materials necessary for the construction and working of the line and its branches and also its officials and workmen and by an Agreement made in London on 23rd February 1914 between the Railway Company and Lord Inchcape the Railway Company has engaged to employ the Navigation Company as its sole and exclusive agents for the exercise of the said rights and whereas by Article 23 of the Bagdad Railway Convention the Railway Company has acquired the right to build ports at Bagdad and at Basra for the purposes and upon the conditions mentioned in the said Article and intends to form a separate Ottoman Company (hereinafter called „the Port Company") for the construction and exploitation of such ports now it is hereby mutually agreed and declared between and by the parties hereto as follows: —

1. Lord Inchcape and Mr. Lynch will each of them use his influence and voting power (Lord Inchcape as concessionnaire and Chairman of the Board of Directors of the Navigation Company and Mr. Lynch as a Director of the Navigation Company) to procure

(a) that the Railway Company shall have the right, solely for the service of its Railway, to employ at Bagdad vessels propelled by steam or by any other motive power, but not exceeding 80 tons British register, and ferry-boats of greater tonnage.

(b) that the Port Company shall have the right to employ at Bagdad vessels propelled by steam or by any other motive power, but

not exceeding 80 tons British register, solely for the transport of its officials, workmen, and materials.

(c) that at other places on the Tigris and Euphrates wherever, in the opinion of the Railway Company, the need may arise the Navigation Company shall undertake for a period to be agreed upon, any ferry service by vessels propelled by any mechanical motive power required for the service of the Railway between the shore adjacent to any station on the Railway and a point on the other shore as nearly as may be opposite to the same station.

(d) that for the purpose of giving effect to (c) the Navigation Company shall at its own cost build, maintain and work such a number of ferry vessels and of such type and size as the Railway Company may from time to time require for the service, together with the wharves, jetties, pontoons, and other appurtenances requisite for the service thereof; shall charge such rates for the carriage of passengers and their luggage and for goods as the Railway Company may from time to time prescribe; shall render to the Railway Company yearly accounts of the service debiting against the gross receipts all the working expenses (including therein 7½ per cent. for depreciation and 7½ per cent. for interest on the original cost prize of the vessels, wharves, jetties, pontoons and other appurtenances). Provided that nothing herein contained shall prevent the Railway Company from establishing and working an ordinary ferry service of vessels not propelled by mechanical motive power, subject always to the provisions of the Concession.

2. The Railway Company engages with Lord Inchcape and Mr. Lynch that all the profit on the working of the service referred to in Clause 1 (c) shall be equally divided between the Railway Company and the Navigation Company, but should the accounts of any year show a deficit the amount of such deficit shall be made good to the Navigation Company by the Railway Company, also that the Railway Company shall, in respect of every ferry vessel, wharf, jetty, pontoon or other appurtenance built or constructed as aforesaid, guarantee the payment to the Navigation Company of 7½ per cent. per annum for depreciation and 7½ per cent. per annum for interest calculated in both cases on the cost price thereof for at least 12 years from the completion of any vessel, wharf, jetty, pontoon or other appurtenance. No depreciation shall be payable in respect of any particular vessel, wharf, jetty, pontoon or other appurtenance for more than 12 years, but interest shall be paid as long as the service is continued.

3. Lord Inchcape, Mr. Lynch and the Railway Company mutually engage to use their influence and voting power and to co-operate (Lord Inchcape and Mr. Lynch each in his aforesaid capacity and Mr. Lynch

also as a Director of the Société des Transports Fluviaux, hereinafter called „the Transports Fluviaux") towards

(a) the speedy conclusion of an agreement between all the necessary parties for the purchase by the Navigation Company from the Transports Fluviaux of all the assets and undertaking of the latter Company, the Transports Fluviaux being deemed to have meanwhile carried on its undertaking on behalf of the Navigation Company as from the date of its incorporation. The purchase price to be the amount actually paid up on the share capital of the Transports Fluviaux together with interest thereon at the rate of 5 per cent. per annum from the dates of payment up of the several instalments thereof until the 31st December, 1913. If on the making up of the accounts of the Transports Fluviaux as on the 31st December, 1913, it shall be found that such Company has made a profit on its working such profit shall be the property of the Navigation Company, but if on the making up of such accounts it shall be found that there has been a loss there shall be no deduction made in respect thereof from the said purchase price. All the debts and obligations of the Transports Fluviaux in relation to the working of the Company shall be taken over by the Navigation Company, a list whereof shall be supplied to the Navigation Company.

(b) The dissolution of the Transports Fluviaux as soon as the said purchase has been completed.

4. The Railway Company agrees with Lord Inchcape and Mr. Lynch that it will use its best endeavours to procure from the Ottoman Government its authority for the Railway Company to exercise all its rights under Clause 23 of the Bagdad Railway Convention through a separate Ottoman Company (being the Port Company to be formed by the Railway Company) enjoying in respect of the construction and exploitation of such ports and so far as applicable thereto all the rights and privileges (including immunity or relief from taxation) accorded to the Railway Company by the Bagdad Railway Convention in respect of its undertaking, capital, workmen, servants, etc., but otherwise on the terms of Clause 23 of the Bagdad Railway Convention varied as follows, viz.:—

(1) the period of 8 years for the submission of Plans shall be extended to the 1st January, 1916.

(2) the Ports with their appurtenances shall not form an integral part of the Railway of the Railway Company and the receipts from the Ports shall belong to the Port Company exclusively.

5. The Railway Company agrees with Lord Inchcape and Mr. Lynch that the Port Company shall employ the Navigation Company as its sole and exclusive Agent during the period of the construction of the

said Ports for transporting on the Rivers Tigris and Euphrates all building and other materials necessary for the construction and working of the said ports and works incidental thereto and also of its officials and workmen, on the same terms as those set out in Clause 1 (d) and Clause 2 hereof.

6. The Railway Company engages with Lord Inchcape and Mr. Lynch that it will not oppose the acquisition by them or their nominees of 40 per cent. of the total share capital of the Port Company, and the right in respect thereof to subscribe for a rateable proportion of any further issues of capital of the Port Company; also that it will not oppose Lord Inchcape and Mr. Lynch or their nominees participating in the same rateable proportion in the seats on the Board of the Port Company, and in the benefit of the contracts for construction and maintenance of the said Ports.

7. Prior to the formation of the Port Company the Railway Company shall submit for the approval of Lord Inchcape and Mr. Lynch the Statutes of the Port Company and shall cause to be incorporated in such Statutes all necessary powers and authorities for giving effect to this Agreement.

Nr. 14 845

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 66 Berlin, den 21. März 1914

Antwort auf Telegramm Nr. 52*.

Auch in neuer Fassung darstellt englischer Vorschlag empfindlichen Einbruch in Deutschland zugedachte Bahndomäne, also Verschiebung wichtigster Grundlage unserer Verhandlungen, die uns Vertretung Abkommens vor Parlament und Öffentlichkeit erheblich erschwert. Entwurf 17. März wollen wir trotz ernster Bedenken akzeptieren, wenn Ziffer 3 nach Euerer Durchlaucht Vorschlag ergänzt und in Ziffer 2 statt „Bagdadbahn“ „Bagdadbahnsystem“ gesetzt wird. Dagegen ist Forderung Mendeli in vorliegender Form unannehmbar. Deutsche öffentliche Meinung würde in Mendeli-Tigris mit Recht direkte Konkurrenz für unsere Bahnen nach Basra und Chanikin erblicken und Nachgiebigkeit in diesem Punkte schlechterdings nicht verstehen. Mindestens müssen wir Garantien erhalten, daß Konzession erst nach Fertigstellung Bahn bis Basra und Chanikin beantragt wird und unsere Zusage bis dahin geheim bleibt. Auch darf über Mendeli hinaus nur mit unserer Zustimmung gebaut werden.

Jagow

---

* Siehe Nr. 14 841.

Nr. 14 846

Der Vertreter der Deutschen Bank in London Direktor Bergmann an den Direktor der Deutschen Bank in Berlin Helfferich

Privatbrief. Abschrift

London, den 18. März 1914
[pr. 21. März]

Als ich mir gestern Abend von Parker den zwischen uns vereinbarten Entwurf für die Explanatory note*, den ich Ihnen noch mit gestriger Post zusandte, in Begleitung des Herrn von Kühlmann abholte, teilte uns Parker mit, daß er den ganzen Nachmittag wegen des Entwurfes die schwersten Kämpfe mit Grey und Crowe ausgefochten habe. Seine Chefs hätten erklärt, er habe einfach unsere Forderungen eingeräumt und die englischen Ansprüche geopfert. Schließlich sei es ihm doch gelungen, seine Ansicht und damit die zwischen uns vereinbarte Fassung der Explanatory note durchzusetzen, nachdem er Grey und Crowe gedroht habe, er werde die Verhandlungen mit uns niederlegen, sie möchten gefälligst selbst versuchen, ob sie mit uns weiterkämen. Der arme Parker ist in der Tat von den fortgesetzten Schwierigkeiten beinahe aufgerieben, er sieht aus, als ob er jeden Augenblick zusammenklappen werde.

Eine Bedingung aber habe, wie Parker uns sagte, das Foreign Office noch an die Annahme des Entwurfes geknüpft: sie betrifft die Zweiglinie nach Mendeli, deren Bau die Engländer sich durchaus offenhalten wollen. Ein Herr vom Board of Trade hat vor einigen Jahren die Gegend zwischen Tigris und der persischen Grenze bereist. Er hat bei Mendeli nicht nur Ölspuren, sondern auch eine gewisse Fruchtbarkeit des Bodens festgestellt, und bei den jetzigen Beratungen innerhalb der Regierungskreise darauf gedrungen, daß man durch den Vorbehalt des Rechtes, eine Bahn von Mendeli nach dem Tigris zu bauen, den Verkehr Mendeli für die Schiffahrt auf dem Tigris sichere. Nun liegt in direkter Linie Mendeli zirka 100 km vom Tigris entfernt, es könnten also die Engländer auf Grund der Klausel für feeders of the River navigation — Punkt 3 des Entwurfes — die Zweigbahn nach Mendeli bauen. Man weiß aber nicht genau, ob Mendeli noch außerhalb der Schutzzone von 60 km für die Chanikin-Linie liegt. Der Karte nach würde die Entfernung Chanikin—Mendeli vielleicht nur 58 Kilometer sein. Ferner ist die Verbindung der Mendeli-Bahn mit dem Tigris nicht genau senkrecht auf den Fluß, sondern an einem etwas mehr unterhalb am Flusse gelegenen Punkte gedacht, also mit Sicherheit außerhalb der Schutzzone der Bagdadbahn, andererseits aber so, daß die projektierte

* Vgl. Nr. 14 840 nebst Anlage.

Linie etwas länger als 100 Kilometer, vielleicht 115—120 Kilometer werden würde. Um nun sicher zu sein, daß die Deutschen später, wenn einmal die Mendeli-Zweigbahn nach dem Tigris verwirklicht werden sollte — was ich für sehr wahrscheinlich halte —, keinen Protest dagegen erheben, verlangt das Foreign Office von der Deutschen Botschaft ein Schreiben, das nicht veröffentlicht werden soll, in welchem erklärt wird, daß von deutscher Seite gegen die gedachte Bahnverbindung von Mendeli nach dem Tigris kein Widerspruch erhoben werden wird.

Ich meine, man kann dieser Schrulle der Engländer nachgeben. Es ist merkwürdig, wie sie sich in den paar Wochen seit den letzten Verhandlungen über den Gegenstand festgebissen haben. Mit solchen Kleinigkeiten wollen sie anscheinend ihr Gewissen darüber beruhigen und dem Parlament gegenüber verschleiern, daß sie in der asiatischen Türkei auf weitere englische Bahnbauten verzichten. Das ist meines Erachtens auch wirklich die Konsequenz des gestern vereinbarten letzten Entwurfes. Bei nochmaliger Überlegung muß ich sagen, daß die in dem Entwurf ausgesprochene Zusicherung der Engländer,

1. keine Bahnverbindung des Mittelmeeres mit Mesopotamien nördlich des 31. Breitengrades herzustellen,
2. der Bagdadbahn eine Schutzzone von insgesamt 120 km in ihrer ganzen Ausdehnung einzuräumen,

ihnen praktisch die Möglichkeit nimmt, irgendeine vernünftige Bahn im Interessengebiet der Bagdadbahn zu bauen. Das ist eigentlich alles, was wir von ihnen verlangen können, und wir sollten uns nicht darauf versteifen, ein ausdrückliches Monopol für uns in dem gesamten Gebiet zu fordern.

In diesem Lichte betrachtet, verliert auch die Einführung der Schiedsgerichtsklausel (Ziffer 4 des Entwurfes) praktisch jede Bedeutung. Die „local lines serving as feeders for river navigation“ können uns nichts schaden, da sie die festgelegte Schutzzone der Bagdadbahn zu respektieren haben. Solche „feeders“ kann ich mir überhaupt nur am unteren Tigris ausführbar denken, und der geringe Verkehr, der sich da entwickeln kann, ist für die Bagdadbahn an sich verloren, er wird vielmehr der Tigris-Schiffahrt zufallen. Ob die Engländer vom Flusse aus nach Mendeli selbst bauen oder wenige Kilometer davon entfernt den Endpunkt der gedachten Zweigbahn etablieren, kann uns schließlich gleichgültig sein. Wichtig ist natürlich, daß die Mendeli-Bahn aus dem offiziellen Vertrag herauskommt. Das habe ich mit vieler Mühe erreicht, vorausgesetzt, daß die Botschaft dem Foreign Office brieflich zusagt, gegen die gedachte Verbindung von Mendeli nach dem Tigris keine Einwendungen erheben zu wollen.

Ich würde Ihnen dankbar sein, wenn Sie mir am Freitag frühzeitig depeschieren wollten, ob Sie obigen Ausführungen zustimmen oder nicht. Wenn Sie mir drahten „einverstanden“, hoffe ich den Ihnen

gestern übersandten Entwurf hier endgültig durchzusetzen. Andernfalls sehe ich nicht, wie wir aus dem Wirrwarr der inzwischen aufgeworfenen Gegensätze uns befriedigend herauswickeln wollen.

(gez.) C. Bergmann

Nr. 14 847

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 164 London, den 21. März 1914

Auf dem Foreign Office fand heute eine Besprechung zwischen Vertretern der englischen Smyrna—Aidin-Bahn und Herrn Direktor Bergmann als Vertreter der Bagdadbahn bezw. der Anatolischen Bahn statt. Mr. A. Parker vom Foreign Office leitete die Verhandlungen. Botschaftsrat von Kühlmann war für die Kaiserliche Botschaft anwesend. Die Vertreter der englischen Bahn übergaben das gehorsamst beigefügte Memorandum*, welches als Grundlage der Besprechungen dienen sollte.

Bei der Besprechung von Punkt 1 bemerkte Direktor Bergmann, daß die Linie des geplanten italienischen Netzes von Adalia östlich nach Alaya reserviert bleiben müsse; jedenfalls sei er nicht in der Lage zuzusagen, daß Deutschland der Genehmigung dieser Linie durch die türkische Regierung nicht opponieren werde. Die englischen Interessenten nahmen Vormerkung von dieser Mitteilung.

Falls Österreich wirklich die Absicht hat, in der Gegend von Alaya Interessen zu erwerben, so dürfte es an der Zeit sein, wenigstens der Türkei gegenüber damit hervorzutreten; denn wenn die Engländer, wie beabsichtigt, schon demnächst eine gemeinsame Beratung zwischen den Vertretern der deutschen, englischen, italienischen und türkischen Interessen herbeiführen, so dürfte es nachträglich für Österreich sehr schwer sein, bei den Türken oder Italienern irgendetwas zu erreichen.

Punkt 2 gab zu keiner Diskussion Anlaß; hingegen entstand über Punkt 3 und 4 eine sehr lebhafte Meinungsverschiedenheit. Nach mehr als zweistündiger Verhandlung wurde die Sitzung aufgehoben, ohne daß die Parteien einer Verständigung näher gekommen wären.

Die Vertreter der Smyrna—Aidin-Bahn teilten mit, daß wir es für vorteilhafter hielten, die geplante Linie nach Beischehir durchzubauen,

* Hier nicht abgedruckt. Punkt 1 betraf das geplante englisch-italienische Abkommen über Adalia (vgl. dazu Kap. CCLXXXVII), Punkt 2 die Schiffahrt auf den Seen Egerdir und Beischehir, Punkt 3 und 4 die Eisenbahnen zwischen diesen beiden Seen, sowie zwischen der Bagdadbahn und dem See Seidischehr.

sei es, indem sie den Beischehirsee auf dem Ostufer umgingen, oder aber diesen See, falls sie auf dem Westufer blieben, an seiner schmalsten Stelle mit einem Viadukt durchquerten. Die sehr geringe Wassertiefe lasse dies möglich erscheinen. Sie beabsichtigten vorläufig, diese Linie mit Normalspur, aber als leichte Bahn zu bauen. Ferner erklärten sich die Vertreter der englischen Bahninteressen damit einverstanden, daß die Bagdadbahn durch eine Zweiglinie mit der Stadt Beischehir verbunden würde. Über die Frage, an welchem Punkte die beiden Linien sich treffen sollten, entspann sich die besprochene langwierige, ergebnislos gebliebene Auseinandersetzung. Direktor Bergmann führte aus, daß die deutschen Interessenten alleräußerstenfalls für das Beischehirgebiet in eine Teilung der Verkehrszonen würden einwilligen können, daß deshalb der Zusammenschluß der beiden Linien etwa auf der Mitte des Ostufers des Sees stattzufinden hätte. Englischerseits wurde sowohl von den Bahninteressenten als dem Vertreter Sir E. Greys mit großem Nachdruck auf der Forderung verharrt, daß Beischehir als Endpunkt der beiden Linien bestimmt werden sollte.

Nächsten Dienstag soll ein erneuter Versuch stattfinden, durch Besprechung zwischen den englischen und deutschen Interessenten über den toten Punkt hinwegzukommen.

Lichnowsky

Nr. 14 848

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 165 London, den 21. März 1914

Der Artikel 1 b des geplanten Bagdadbahnvertrages hatte wegen der zwei englischen Aufsichtsratsmitglieder zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß gegeben. Nach dem ursprünglichen Vorschlage sollte der Artikel lauten:

„The Imperial German Government declare that they will use their best endeavours to secure that two British directors, agreeable to His Britannic Majesty's Government, shall be admitted as representatives of a group of British shareholders to the Board of the Bagdad Railway Company."

Die Engländer schlugen vor, „as representatives of a group of British shareholders" zu streichen, worauf deutscherseits angeregt wurde, auch „agreeable to His Majesty's Government" ausfallen zu lassen. Der letzte deutsche Vorschlag lautete daher:

„Clause (b) The Imperial German Government declare that they will use their best endeavours to secure that two British members shall

be admitted to the Conseil d'Administration of the Bagdad Railway Company."

Bei weiteren Besprechungen der Angelegenheit erklärte das Foreign Office nachstehende Fassung als annehmbar:

„Clause (b) The Imperial German Government declare that they will use their best endeavours to secure that two British members agreeable to His Britannic Majesty's Government shall be admitted as representatives of the British shareholders to the Conseil d'Administration of the Bagdad Railway Company."

Es wurde hierbei ausgeführt, daß die englische Regierung die Beteiligung englischen Kapitals nicht hindern, sondern im Gegenteil gerne sehen würde, daß sie aber die Wahl der Aufsichtsratsmitglieder, welche eine der wichtigsten Bedingungen für ihre Zustimmung gewesen sei, nicht von dem Bestehen einer englischen Gruppe von Bagdadbahn-Aktionären abhängig machen möchte. Da ja jedes Aufsichtsratsmitglied ohnehin einen gewissen Aktienbesitz nachweisen müsse, so würden diese Aufsichtsratsmitglieder auf alle Fälle immer einen gewissen britischen Aktienbesitz vertreten.

Da ich die Überzeugung gewonnen habe, daß es nicht schwer halten wird, einen angemessenen Posten Bagdadbahnaktien nach den Absichten der deutschen Interessenten hier unterzubringen, so möchte ich Bedenken gegen die vom Foreign Office als annehmbar bezeichnete Fassung des Artikels I b nicht geltend machen.

Lichnowsky

Nr. 14 849

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 166 London, den 21. März 1914

Sir Edward Grey läßt mir den gehorsamst beigefügten endgültigen Entwurf für die Fassung der Artikel 5 a und 6 zugehen *. Die wichtigeren Änderungen sind durch den Druck kenntlich gemacht. Sie umfassen:

1. Die Ersetzung des Wortes „possible" durch „practicable", welches dem englischen Sprachgebrauch besser entspricht.

2. Die Bestimmung, daß die Schiffahrtsabgaben auch für Bestreitung der Verwaltungskosten der Schatt-el-Arab-Kommission Verwendung finden dürfen.

3. Daß im Falle einer vorhergehenden Verständigung zwischen

* Hier nicht abgedruckt.

beiden Regierungen die Schiffahrtsabgaben auf dem Schatt-el-Arab auch auf eine höhere Summe als 1 frc. pro Tonne festgesetzt werden dürfen.

Die für die Note explicative zu Artikel 6 vorgeschlagene geringe Änderung ist Euerer Exzellenz bereits in einem früheren Berichte unterbreitet worden.

Ich glaube, daß die beiden Artikel in ihrer jetzigen Fassung unseren Wünschen entsprechen dürften, und beehre mich die Annahme derselben zu empfehlen.

Lichnowsky

Nr. 14 850

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 56 London, den 23. März 1914

Unter Bezugnahme auf Bericht Nr. 164 vom 21. März*.

Sir E. Grey, an Frage Endpunkt Smyrna—Aidin-Bahn am Beischehir-See persönlich interessiert, hat englischen Botschafter Berlin angewiesen, seine Anschauung dort ausführlich darzulegen. Es erscheint unsicher, ob nördlicherer Endpunkt als Stadt Beischehir zu erreichen sein wird[1]. Englische Regierung hat auf unsere Kabelwünsche im Persischen Golf bisher nicht geantwortet. Geneigte Weisung gehorsam erbitte, ob versuchen soll, Erfüllung deutscher Kabelwünsche und Beischehirfrage zu verbinden[2].

Lichnowsky

Randbemerkung von Jagows:
[1] Lichnowsky will schon wieder nachgeben.
Randbemerkung Zimmermanns auf einem Duplikat der Entzifferung:
[2] Scheint mir unzulässig, da es auf Kosten der Deutschen Bank ginge.

Nr. 14 851

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept

Nr. 69 Berlin, den 24. März 1914

Antwort auf Bericht Nr. 164** und Telegramm Nr. 56***.

Sir Edward Grey hat mich durch englischen Botschafter im Interesse endlichen Abschlusses um Entgegenkommen in Sachen Mendeli

* Siehe Nr. 14 847.
** Siehe Nr. 14 847.
*** Siehe Nr. 14 850.

und Beischehir-See bitten lassen. Über unsere großen Zugeständnisse wegen Mendeli, Telegramm Nr. 66*, die Sir Edward Goschen offenbar noch nicht bekannt waren, können wir beim besten Willen nicht hinausgehen. Am Beischehir-See und westwärts bis Egherdir besitzen wir seit Jahren wohlerworbene Position, die 1906 von Pforte durch Euerer Durchlaucht bekannte Zusicherung, Erlaß Nr. 156**, anerkannt ist, während England dort bisher weder Recht noch Interessen besitzt. Wenn wir England außer Verbindung mit Afiun Karahissar Schiffahrt auf Egherdir-See, Weiterbau zum Nordende Beischehir-See und Anteil an Schiffahrt auf letzterem konzedieren, so liegt darin Verzicht auf unser 1906 erworbenes Einspruchsrecht und auf Teil unseres Verkehrsgebiets. Dagegen berühren unsere durch Bergmann mitgeteilten Bedingungen für diese Zugeständnisse (türkische Garantie für Schmalspurbahn Tschumra—Beischehir-Stadt mit Recht Verlängerung bis Nordende Sees und Schiffahrt auf Beischehir-See zu gleichen Bedingungen wie England) in keiner Weise englische Rechte oder vorhandene Interessen. Wir sind also allein die Gebenden und hätten erwartet, daß unsere Zugeständnisse als solche anerkannt und nicht mit neuen, für uns unannehmbaren Gegenforderungen beantwortet würden. Wir können schon wegen unserer öffentlichen Meinung, die Koniairrigation als deutsche Großtat einschätzt, weder wirtschaftliche Umklammerung noch für Bewässerung gefährliche Durchquerung des Irrigationsbeckens durch englische Eisenbahn zulassen. Vielmehr ist Nordende Beischehir-Sees äußerster Punkt, bis wohin wir Engländern unser Wirtschaftsgebiet opfern können.

Bitte Angelegenheit im vorstehenden Sinne freundschaftlich mit Sir E. Grey besprechen.

Zur persönlichen Information. Verquickung Kabelwünsche mit Beischehir-Frage erscheint untunlich, da sie auf Kosten Deutscher Bank ginge.

Jagow

Nr. 14 852

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 131 Konstantinopel, den 24. März 1914

Antwort auf Telegramm Nr. 82***.

Mallet und ich begaben uns gestern auf die Pforte, um gemeinsam vom Großwesir für die Turkish Petroleum Company die ausschließliche

* Siehe Nr. 14 845.
** Siehe Nr. 14 816.
*** Vgl. Nr. 14 843, Fußnote **.

Konzession der Petroleumgewinnung in den Wilajets von Mossul und Bagdad nachzusuchen. Großwesir stellte uns baldige Antwort in Aussicht. Nach der Art, in welcher Großwesir sich äußerte, nehme ich an, daß die Antwort zustimmend lauten wird. Gegen die spätere Ausdehnung der Konzession auf andere Wilajets macht Großwesir Bedenken geltend, daß daraus Kollisionen mit Frankreich bezüglich Syriens entstehen könnten.

Wangenheim

Nr. 14 853

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 505 Berlin, den 28. März 1914

Auf den Bericht Nr. 165 vom 21. d. Mts.*

Mit der vom Foreign Office empfohlenen Fassung für Artikel 1 b des Bagdadabkommens sind wir unter der Voraussetzung einverstanden, daß im Artikel 4 b unseres Entwurfs vom Januar d. Js.** hinter „rateable participation" die Worte „by one or more directors agreeable to the Imperial German Government" eingeschaltet werden (cf. S. 33, 34, der dem Erlaß Nr. 105 vom 23. Januar d. Js. beigefügten Bemerkungen ***).

Jagow

Nr. 14 854

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 506 Berlin, den 28. März 1914

Auf den gefälligen Bericht Nr. 166 vom 21. d. Mts. † beehre ich mich, Euerer Durchlaucht zu erwidern, daß wir mit dem von Sir E. Grey mitgeteilten neuesten Entwurf für die Artikel 5 a und 6 des Bagdadabkommens einverstanden sind.

Jagow

* Siehe Nr. 14 848.
** Siehe Nr. 14 810, Anlage II.
*** Siehe Nr. 14 810, Anlage I.
† Siehe Nr. 14 849.

Nr. 14 855

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 173 London, den 26. März 1914
[pr. 28. März]

Heute fand im Foreign Office eine weitere Verhandlung zwischen Direktor Bergmann als Vertreter der deutschen Interessen, den Direktoren der Smyrna—Aidin-Bahn und Hakki Pascha sowie Muchtar Bey * statt, um die Fragen zu besprechen, die sich aus einer Verlängerung der Smyrna—Aidin-Linie bis zum Beischehir-See ergeben. Sir Edward Grey hatte Mr. Parker abgeordnet, ich selbst ließ mich durch Botschaftsrat von Kühlmann vertreten.

Nach längerer, sehr eingehender und lebhafter Verhandlung wurde nachstehendes von allen Parteien ad referendum angenommen:

Die Smyrna—Aidin-Linie baut ohne türkische Garantie bis zum Nordende des Beischehir-Sees. Die Bewässerungsgesellschaft der Konia-Ebene baut den Bewässerungsanlagen entlang eine Schmalspurbahn nach der Stadt Beischehir. Beide Gesellschaften haben das Recht, auf dem See Schiffahrt zu treiben.

Wortlaut der provisorischen Übereinkunft werde ich nicht verfehlen, Euerer Exzellenz morgen nach Fertigstellung der Abschriften einzureichen.

Lichnowsky

Nr. 14 856

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 174 London, den 26. März 1914
[pr. 28. März]

Sir Edward Grey läßt mir sagen, er habe Hakki Pascha, mit dem, wie bereits früher berichtet, über die Frage des Artikels 6 b vertraulich gesprochen worden war, streng vertraulich von der jetzigen Fassung der Artikel 5 a und 6 unseres Entwurfes ** Kenntnis ge-

---

* Eisenbahndirektor im türkischen Bautenministerium, der zu den abschließenden englisch-türkischen Verhandlungen nach London delegiert war.
** Vgl. Nr. 14 849.

geben, da beide Artikel in unmittelbarem Zusammenhange mit früheren englisch-türkischen Verhandlungen stünden.

Lichnowsky

Nr. 14 857

Die Direktion der Deutschen Bank an das Auswärtige Amt

Ausfertigung

Berlin, den 26. März 1914
[pr. 28. März]

Dem Auswärtigen Amt beehren wir uns, den uns übersandten Bericht des Kaiserlichen Botschafters in London vom 19. d. Mts. nebst Anlage*, betreffend das Abkommen zwischen der Flußschiffahrtsgesellschaft und der Bagdadbahn, anbei mit verbindlichstem Dank ergebenst zurückzureichen.

Wir sind bereit, den Vertrag in Verbindung mit den übrigen zu treffenden Abmachungen zu unterzeichnen, und zwar in der uns inzwischen durch Herrn Direktor Bergmann zugegangenen abgekürzten Fassung, wie sie aus den weiteren Beratungen in London hervorgegangen ist und von der das Auswärtige Amt wohl gleichfalls einen Abdruck erhalten hat. Wir haben lediglich den Wunsch, daß dieser letzten, fünf Punkte umfassenden Redaktion ein Punkt 6 laut Anlage hinzugefügt wird, da die Verpflichtung, uns 20 % am Kapital der Navigation Company zuzugestehen, in dem zwischen den beiden Regierungen abzuschließenden Staatsvertrag nur die englische Regierung bindet, nicht auch Lord Inchcape und Herrn Lynch, deren Zustimmung zu einer Übertragung eines Teils der ursprünglich der türkischen Regierung zugedachten Anteile an der Bagdadeisenbahngesellschaft nach den Konzessionsbedingungen erforderlich ist.

Wir haben Herrn Direktor Bergmann bereits direkt beauftragt, diese Ergänzung zu beantragen.

Deutsche Bank
Helfferich Neeff

Anlage

6. Lord Inchcape (as concessionaire of the Navigation Company) engages with the Railway Company that he will not oppose the acquisition by the Railway Company or their nominees of 40 per cent. of the share capital of the proposed Navigation Company to be allotted to Turkish interests at the first allotment (i. e. 20 per cent. of the

* Siehe Nr. 14 844 nebst Anlage.

whole share capital to be issued at the first allotment) and the right in respect thereof to subscribe for a rateable proportion of any further issue of capital of the Navigation Company; also that he will not oppose the Railway Company interests participating in the same rateable proportion in the seats on the Board of the Navigation Company to be allotted to Turkish interests — e. g., the Bagdad Railway interests being represented by two Directors if the total number of Directors be ten.

Nr. 14 858

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 177 London, den 27. März 1914
[pr. 29. März]

Euerer Exzellenz beehre ich mich anliegend in zwei Exemplaren Abschrift des Aide-mémoire* einzureichen, welches am 26. d. Mts. ad referendum paraphiert worden ist.

Lichnowsky

Anlage

Aide-mémoire

1. La Société de Smyrne-Aïdin construira une ligne partant d'un point sur le lac d'Eghirdir à un point sur la rive nord ou nord-ouest du lac Beyshehir, ne dépassant pas la hauteur de Kazak Adasy. Cette ligne sera construite sans garantie kilométrique, et formera partie du réseau entier de ladite Société.

2. Le groupe qui s'est chargé des travaux d'irrigation de la plaine de Konia construira une ligne à voie étroite d'intérêt local qui sera établie autant que pourra se faire sur les banquettes d'endiguement d'irrigation de façon à lier la station de Tchoumra sur la ligne de Bagdad à la ville de Beyshehir sur le lac. Ledit groupe offrira au Gouvernement Impérial Ottoman une combinaison financière permettant de réaliser cette ligne sur un système conforme à celui des travaux d'irrigation. Quand le Gouvernement Impérial Ottoman aura pris possession des travaux d'irrigation, l'exploitation de cette ligne sera remise à la Société de Bagdad, et une convention spéciale sera conclue à cet effet entre le Gouvernement Impérial Ottoman et ladite Société.

* Siehe Anlage.

3. Le Gouvernement Impérial Ottoman se réserve de s'entendre avec la Société de Bagdad et de Smyrne-Aïdin pour une jonction éventuelle des deux lignes mentionnées aux alinéas 1 et 2 à l'est du lac de Beyshehir. Cette jonction s'effectuera à Munafer. (Provisoirement l'assentiment allemand à cet article reste réservé.)

4. La Société de Smyrne-Aïdin, aussi bien que celle de Bagdad, aura l'autorisation de naviguer sur le lac de Beyshehir. Cette navigation sera effectué sans monopole ou droit exclusif, et les deux Sociétés concluront un arrangement pour établir leurs tarifs effectifs sur des bases uniformes, et sur les autres objets d'intérêt commun. Ledit arrangement devra, avant d'entrer en vigueur, être soumis à l'approbation du Gouvernement Impérial Ottoman.

Paraffée, ad referendum,

Londres, le 26 mars, 1914.

Pour le Gouvernement Impérial Ottoman,
I. H[akki].

Pour le Gouvernement Impérial Allemand,
R. von K[ühlmann].

Pour le Gouvernement de Sa Majesté Britannique,
A. P[arker].

Pour la Société du Chemin de Fer de Bagdad,
C. B[ergmann].

Pour la Société du Chemin de Fer Smyrne-Aidin,
R[athmore].

Nr. 14 859

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 142 Konstantinopel, den 29. März 1914

Im Anschluß an Telegramm Nr. 131 *.

Großwesir sagte mir, der deutsch-englische Antrag sei von seinen Kollegen ebenso sympathisch begrüßt worden, wie von ihm. Von juristischer Seite sei aber sofort das Bedenken erhoben worden, daß die Landesgesetzgebung die Erteilung eines generellen Permis de recherches für ein gewisses Wilajet verbiete [1]. Es müsse also zunächst die Gesetzgebung geändert werden. Daraus ergebe sich aber wiederum die politische Schwierigkeit, daß, wenn England und Deutschland für Mossul und Bagdad ein Monopol erhielten, zweifellos Rußland ein gleiches Monopol für Armenien verlangen würde [2]. Bis jetzt könne

---

* Siehe Nr. 14 852.

er daher nur zusagen, der deutsch-englischen Gesellschaft die bereits aufgefundenen Petroleumquellen, soweit die Regierung darüber verfügen könne, zur Ausbeutung zu überlassen und der Gesellschaft dann anheimzugeben, ihre Aktionssphäre durch Erwirkung weiterer Permis beliebig zu vergrößern. — Damit würde meines Erachtens den Konzessionären, die ja gerade die hohen Kosten der einzelnen Mutungen ersparen wollen, in keiner Weise gedient. Auf meine Frage, ob die Konzession nicht gleich auch auf Armenien ausgedehnt werden könne, erwiderte Prinz Said Halim, daß dann England und Deutschland die Türkei politisch gegen etwaige Repressalien Rußlands schützen müßten.

Wangenheim.

Randbemerkungen von Jagows:
[1] Kann man denn den Rayon nicht anders ziehen als nach Wilajets?
[2] Dazu wird Sir E. Grey und Nicolson wohl sich nicht entschließen.

Nr. 14 860

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 143 Konstantinopel, den 31. März 1914

Nach der letzten Äußerung des Großwesirs habe* ich meinen englischen Kollegen gefragt, ob wir nicht die seinerzeit von der Zivilliste den Anatoliern erteilten, von England und der Pforte später angefochtenen Konzessionen, die uns die fehlenden territorialen Grundlagen bieten würden, zum Ausgangspunkt unserer weiteren Bemühungen machen könnten. Aus der Antwort Mallets glaube ich entnehmen zu müssen, daß England diese Konzessionen nur ungern zum pivot der Verhandlungen machen würde. Als ich Großwesir gestern auf die Frage ansprach, unterbrach er meine Ausführungen mit der Bemerkung, der Ministerrat habe sich tags zuvor intensiv mit der Angelegenheit beschäftigt. In einigen Tagen hoffe er uns eine alle Teile befriedigende Lösung vorschlagen zu können.

Wangenheim

---

* Vgl. Nr. 14 859.

Nr. 14 861

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 182 London, den 30. März 1914
[pr. 1. April]

Euerer Exzellenz beehre ich mich in der Anlage zwei Abschriften einer Aufzeichnung* gehorsamst einzureichen, die von Direktor Bergmann der Deutschen Bank zusammen mit den Vertretern der Smyrna—Aidin-Bahn am 28. d. Mts. ad referendum gezeichnet worden ist. Die Aufzeichnung gibt eine vorläufige Zusammenstellung der wichtigsten Punkte, über die zwischen der Anatolischen beziehungsweise Bagdadbahn einerseits und der Smyrna—Aidin-Bahn andererseits Abmachungen zu treffen sind.

Lichnowsky

Anlage

Ottoman Railway from Smyrna to Aidin

London, March 28, 1914

Confidential

Heads of proposed Agreement between the Ottoman Railway from Smyrna to Aidin (hereinafter called „the ‚English' Company") and the Anatolian Railway Company and the Bagdad Railway Company (hereinafter together referred to as „the ‚German' Companies").

Article 1

The „English" Company and the „German" Companies shall co-operate to procure that the Ottoman Government shall:

1. Grant to the „English" Company a Concession: —

(a) For the construction of a branch line from Karakouyou to Sandukly.

(b) For the construction of a line from some point on the east shore of Lake Eghirdir to a point on the north or north-west coast of Lake Beyshehir, such railway not to extend further in a southerly direction than the latitude of Kazak Adassy.

2. Grant to the group which has undertaken the irrigation of the Plain of Konia a Concession to construct a narrow gauge „local" railway laid, as far as possible, along the navigation dams, connecting the station of Tchoumra on the Bagdad Railway to the shore of Lake

* Siehe Anlage.

Beyshehir at the Town of Beyshehir, such line to be operated by the Bagdad Railway Company.

3. Grant to the „English“ Company an authorisation for the navigation of Lake Eghirdir and of Lake Beyshehir and to the „German“ Companies an authorisation for the navigation of Lake Beyshehir. The terms upon which the „English“ Company and the „German“ Companies shall be authorised by the Ottoman Government to navigate Lake Beyshehir shall be in all respects identical.

It is understood that the authority to navigate Lake Beyshehir shall in no way interfere with any existing rights in connection with the irrigation works deriving their supply of water from Lake Beyshehir.

Article 2

It is understood and agreed by and between the „English“ Company and the „German“ Companies as follows:—

1. If and whenever the „English“ Company or the „German“ Companies shall agree between themselves and with the Ottoman Government that it is desirable for a junction to be made between the line to be constructed by the „English“ Company between the Lakes under Article 1 clause 1 (b) and the line to be constructed by the German group under Article 1 clause 2, that such junction shall be made at Munafer on the eastern shore of Lake Beyshehir. Failing agreement between them, neither the „English“ Company nor the „German“ Companies shall extend in any direction their respective lines, as defined in Article 1 to any other point on Lake Beyshehir.

2. That the „English“ Company and the „German“ Companies will enter into an agreement which shall provide, inter alia:

(a) That the rates charges regulations and facilities made by the „English“ Company and the „German“ Companies in respect of the navigation of Lake Beyshehir shall not be competitive and shall be fixed from time to time by agreement between the „English“ Company and the „German“ Companies.

(b) That the rates charged by the „English“ Company from its terminus on the north or north-west of Lake Beyshehir to sea-ports and the rates charged by the „German“ Companies from their terminus on Lake Beyshehir to sea-ports shall not be competitive and shall be fixed from time to time by agreement between the „English“ Company and the „German“ Companies.

Article 3

The „English“ Company has agreed with the Ottoman Government that the „English“ Company shall have the option for a period of ten years, from the signing of the definite Concession for the construction of the branch to Sandukly, to extend such branch to Afiun

Karahissar, so as to effect a junction with the line of the „German" Companies. If the „English" Company shall not exercise its option the Ottoman Government shall be at liberty to call upon the „English" Company to effect a junction at Afiun Karahissar and, if the „English" Company shall be unwilling to do so, the Ottoman Government shall be at liberty itself to build the line and thereby effect a junction between the lines of the „English" Company and the lines of the „German" Companies. It shall be a term of the construction of such line by the Ottoman Government that it will indemnify the „English" Company against any loss or diversion of traffic that may be caused to the „English" Company by such junction being made.

The „English" Company agrees that, if a junction is made and, if the „German" Companies desire it to do so, it will co-operate with the „German" Companies in obtaining from the Ottoman Government adequate guarantees for the protection of the „German" Companies against the diversion of traffic and, so far as may be desired, for a modification or waiver of the „counter guarantee" in respect of the line of the „German" Companies between Eskishehir and Konia.

The „German" Companies agree that they will not, at any time, oppose the construction of a line by the „English" Company between Sandukly and Afiun Karahissar and will, if the „English" Company shall desire them to do so, co-operate with the „English" Company in obtaining from the Ottoman Government adequate guarantees for the protection of the „English" Company against the diversion of traffic.

If a junction is made at any time at Afiun Karahissar the „German" Companies will enter into an Agreement with the „English" Company that the rates charged by the „English" Company and the „German" Companies to sea-ports shall not be competitive and shall from time to time be mutually agreed between the „English" Company and the „German" Companies, who will mutually give to one another reasonable traffic and other facilities.

Article 4

In the event of the „English" Company and the „German" Companies being unable at any time to agree as to the rates, &c., to be charged or made by them or either of them from time to time under the terms of article 2 clause 2 and article 3 or as to the nature and extent of the traffic and other facilities to be offered under the terms of article 3 the question in dispute shall be referred to arbitration in manner hereinafter mentioned.

Article 5

Any dispute or difference which may arise hereafter concerning the interpretation of these presents or of the formal Agreement to be entered into at an early date in pursuance of these presents or of the

rights, duties, and obligations of the „English“ Company and the „German“ Companies in connection with the matters above mentioned shall, failing agreement, be referred to the sole decision of an Arbitrator, to be appointed by the parties to such difference. Failing agreement, Her Majesty the Queen of the Netherlands shall be invited to appoint the Arbitrator. The decision of the Arbitrator shall, notwithstanding any law or custom whatsoever to the contrary, be final and binding upon such parties.

Article 6

It is understood that the above arrangements will be incorporated in a formal Agreement, of which the British and German Governments will be invited to take official note. The said Governments will be invited, so far as they are concerned, to undertake to uphold, individually and collectively, the agreement when concluded, and to use their best endeavours in order that the terms thereof may be punctually and faithfully complied with.

Initialled ad referendum,
Bgm
F. S.

Nr. 14 862

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 529 — Berlin, den 1. April 1914
Vertraulich

Im Anschluß an den Erlaß Nr. 105 vom 23. Januar d. Js. *

Durch die jüngsten Besprechungen mit dem dortigen Kabinett und die ergänzenden Vereinbarungen unserer Finanziers mit den englischen Interessenten dürften die meisten Differenzpunkte, die dem Abschluß der Verhandlungen über die Bagdadbahn und Mesopotamien noch im Wege standen, ihre Erledigung gefunden haben. Keine Einigung scheint bisher über Artikel 7 unseres Entwurfs erzielt zu sein, der für den Fall des Mißlingens der Schiffbarmachung des Schatt-el-Arab Vorsorge trifft.

Im Hinblick auf unsere Verhandlungen mit Frankreich und der Pforte ** würde uns ein baldiger Abschluß mit England erwünscht sein. Um diesen zu ermöglichen, würden wir uns, wie ich zunächst

* Siehe Nr. 14 810.
** Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI.

nur zu Euerer Durchlaucht streng vertraulicher persönlicher Information bemerken darf, unter Umständen zu Zugeständnissen hinsichtlich des Artikels 7 bereit finden lassen. Euere Durchlaucht bitte ich daher, durch weitere Diskussionen über den genannten Artikel den Fortgang der Verhandlungen nicht aufhalten, sondern über den gegenwärtigen Stand der Sache unter Beifügung eines entsprechenden neuen Entwurfs tunlichst bald berichten zu wollen.

Jagow

Nr. 14 863

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 80 Berlin, den 2. April 1914

Antwort auf Berichte 177 und 182*.

Aus Entgegenkommen für Sir Edward Grey grundsätzlich zur Zustimmung bereit. Endgültige Erklärung erfolgt, sobald wir Englands Stellungnahme zu Mendeli und sonst schwebenden Fragen kennen.

Jagow

Nr. 14 864

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 184 London, den 1. April 1914
[pr. 4. April]

Soweit es sich bis jetzt übersehen läßt, sind sämtliche Artikel des geplanten Bagdadbahnabkommens befriedigend geregelt bis auf Artikel 7, bei dessen Besprechung sich erhebliche Schwierigkeiten ergeben haben. Sir Edward Grey hat es wiederholt in den letzten Tagen aussprechen lassen, er würde einen Verzicht auf diesen Artikel als großes Entgegenkommen unsererseits begrüßen.

Die Schwierigkeiten sind nicht willkürlich an den Haaren herbeigezogen, sondern liegen in der Natur der Sache selbst. Artikel 7, wie immer er auch gefaßt werde, berührt die Grundlagen, auf denen das ganze Abkommen aufgebaut ist. Unsere Verständigung mit England beruhte in den Grundzügen darauf, daß Basra der Endpunkt der deutschen Bagdadbahn sein und daß England dem Bau bis dahin keinerlei Schwierigkeiten bereiten sollte. Dafür sollten die deutschen

* Siehe Nr. 14 858 und 14 861.

Interessen nicht über Basra hinaus an den Persischen Golf selbst vordringen oder am Persischen Golf einen Hafen errichten. Die englische Beweisführung geht nun dahin, daß Artikel 7 den Fall vorsieht, daß Basra nicht länger die Eigenschaft als Seehafen beibehalte, und daß dann England gezwungen sein solle, für Weiterführung der Bahn zu arbeiten, selbst wenn der Endpunkt an irgendeinem Hafen des Persischen Golfes liegen sollte. Sir Edward Grey fürchtet, daß ihm Artikel 7 die Vertretung des ganzen Abkommens im englischen Parlamente erheblich erschweren würde, da seine Gegner ihm entgegenhalten könnten, der einzige wesentliche Gewinn seiner Politik — die Vermeidung eines deutschen Hafens am Persischen Golfe — könne mit Hilfe des Artikels 7 von Deutschland bei einigem Glück und Geschick in der Handhabung des Schiedsverfahrens in wenigen Jahren hinfällig gemacht werden. Es läßt sich nicht verkennen, daß diese Beweisführung viel Richtiges enthält. Doch möchte ich das Fallenlassen des Artikels 7 aus diesen Gründen allein niemals befürworten, sprächen nicht auch vom deutschen Gesichtspunkte aus erhebliche Gründe gegen seine Beibehaltung.

Ein Rückblick auf die Entstehungsgeschichte des jetzigen Artikels 7 dürfte starke Argumente für ein Fortlassen des Artikels bieten.

Er ist hervorgegangen aus Artikel 7, Klausel d des deutschen Entwurfes vom 16. Juli 1913*. Darin war gesagt:

Article 7

The arrangements for the final settlement of all questions connected with the Bagdad Railway shall become operative only under the express condition . . . . (d) that the Shett-el-Arab has been brought into a satisfactory state of conservancy in order that seagoing vessels may always be assured of free and easy access to the port of Basra.

England hat im Memorandum vom 18. September** gegen die Klausel als solche und gegen die Form der Suspensivbedingung Bedenken erhoben. Darauf wurde im deutschen Gegenentwurf vom November 1913*** Artikel 7 d in Artikel 7 umgewandelt und lautete nunmehr, als Resolutivklausel gefaßt, nach unserem Vorschlage:

Article 7

The preceding arrangements for the final settlement of all questions connected with the Bagdad Railway shall cease to be operative if the Shatt-el-Arab after a reasonable time has not been brought into a satisfactory state of conservancy in order that sea-

* Siehe Nr. 14 763, Anlage.
** Siehe Nr. 14 784, Anlage.
*** Vgl. Nr. 14 786, Anlage.

going vessels may always be assured of free and easy access to the port of Basra.

In der Instruktion (Anlage zu Erlaß Nr. 1836 vom 27. Oktober 1913*) war der Kaiserliche Geschäftsträger ermächtigt, unter Umständen auf die Bedingung ganz zu verzichten. („Sollte das Foreign Office auch hiergegen Bedenken hegen, so würden wir nicht anstehen, als besonderen Beweis unseres Vertrauens in die Loyalität und den guten Willen der englischen Regierung auf die Bedingung zu verzichten.“)

Wegen der Unsicherheit, ob die englische Regierung die starken Bedenken gegen unseren Artikel 5a fallen lassen würde, hat der Kaiserliche Geschäftsträger damals davon abgesehen, von der ihm gewährten Ermächtigung Gebrauch zu machen, um Artikel 5a den deutschen Wünschen gemäß sicher zur Annahme zu bringen. Er hat aber, wie er mir berichtet, doch im Laufe der langwierigen Verhandlungen um diesen Artikel durchblicken lassen, wozu er nach dem oben angezogenen Erlasse ermächtigt war, daß die Kaiserliche Regierung, falls in allen anderen Punkten Übereinstimmung erzielt werden könnte, sich zur Aufgabe des Artikels 7 unter Umständen bereit finden lassen könnte. Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese Erwägung damals bei der englischen Regierung mit dazu beigetragen hat, die Gewährung unserer Wünsche im Hinblick auf Artikel 5a durchzusetzen.

Der Artikel 5a, wie er in der endgültigen Fassung vom 21. März 1914** angenommen worden ist, entspricht bis auf die Einschaltung „so far as feasible“ dem Artikel 5a unseres Gegenentwurfs vom November 1913. Es läßt sich daher nicht leugnen, daß die englische Regierung bis zu einem gewissen Grade zur Hoffnung berechtigt schien, sie werde durch Zustimmung zu Artikel 5a ein Fallenlassen der Resolutivbedingung in Artikel 7 erreichen können. Die Einschaltung von „so far as feasible“ dürfte doch Artikel 5a nicht so abgeschwächt haben, daß diese Einschaltung allein die Beibehaltung von Artikel 7 zur unbedingten Notwendigkeit macht.

Für die Vertretung des Bagdadabkommens im Deutschen Reichstage dürfte Artikel 7 erhebliche Unbequemlichkeiten bieten. Durch teils unrichtige, teils unvollständige Zeitungsmeldungen besteht jetzt bei einem großen Teile des deutschen Publikums die Vorstellung, die Bagdadbahn solle bis Kueit durchgeführt, das Stück von Basra nach Bagdad aber solle unter englische Kontrolle gebracht werden. Der große Vorteil des Abkommens, wie es jetzt steht, ist, daß die unter deutscher Kontrolle stehende Bahn direkt an den als Endpunkt geeignetsten Seehafen läuft, und daß englische Einmischung oder Kontrolle in der Endstrecke vermieden worden ist. Durch Artikel 7 würde jenem ganzen Gedankenkreise neue Nahrung zugeführt werden, zumal

---

* Siehe Nr. 14 786, Anlage.
** Vgl. Nr. 14 849.

da ausgesprochen werden müßte, daß Deutschland in dieser Bahn zwar Kapitalsbeteiligung und Aufsichtsratsmitglieder bekomme, die Mehrheit aber unbedingt englisch sein müßte.

Die Gegner und Kritiker des Abkommens würden auch darauf hinweisen können, daß schon die Aufnahme dieser Bestimmung in den Vertrag ein Beweis dafür sei, wie wenig die vertragschließenden Teile selbst von der Brauchbarkeit Basras als Endpunkt und Seehafen überzeugt seien.

Aus all diesen Gründen scheint mir ein überwiegendes Interesse vorzuliegen, zurzeit auf die Einfügung von Artikel 7 in den Vertrag zu verzichten. Sollte wirklich gegen alle Wahrscheinlichkeit später einmal die Möglichkeit auftauchen, welche Artikel 7 vorsieht, so sind wir dann nach der Fertigstellung und Inbetriebsetzung der Bagdadbahn den Engländern gegenüber in einer unendlich viel günstigeren taktischen Stellung als jetzt. Im übrigen wird ja, wie ich anderweitig auszuführen die Ehre hatte, das Interesse des englischen und indischen Handels an der Offenhaltung der Endstrecke und der Zugänglichkeit des Endpunktes auf lange Zeit hinaus größer sein als das unsrige, so daß die englischen Interessen an der dauernden Zugänglichkeit Basras auch ohne ausdrückliche vertragliche Abmachung sich für den Bau einer Fortsetzungsbahn einsetzen werden, sollte wirklich jemals der Zugang nach Basra für Seeschiffe Schwierigkeiten bieten.

Ich möchte daher angelegentlich befürworten, daß ich gemäß dem früheren Erlasse vom 27. Oktober 1913 von Euerer Exzellenz ermächtigt werde, als Zeichen besonderen Entgegenkommens und als Beweis von Vertrauen in die Loyalität der englischen Regierung den Artikel 7 fallen zu lassen.

Nur für den Fall, daß Euere Exzellenz dies nicht für tunlich halten sollten, wäre der nachstehend wiedergegebene englische Vorschlag eingehend zu prüfen. Sir Edward Grey ließ ihn mir ausdrücklich als nicht formellen Vorschlag bezeichnen, sondern als Zusammenfassung der Gesichtspunkte, welche die Besprechungen zwischen dem Foreign Office und dem India Office ergeben hätten. Beide Ämter hätten sich dahin ausgesprochen, daß eine ausdrückliche Erwähnung der englischen Mehrheit in der Endstrecke, falls sie gebaut werden sollte, die Hauptbedingung englischerseits für die Zustimmung zum Artikel 7 bilde. In seiner jetzigen Fassung würde der Artikel auf alle Fälle unannehmbar sein. Ich habe mir gestattet, in der Anlage eine Fassung zu versuchen, die wenigstens äußerlich die größten Bedenken beseitigen würde *, möchte aber — wie oben angeführt — ein vollständiges Fallenlassen des Artikels bei Euerer Exzellenz angelegentlich befürworten.

Lichnowsky

---

* Die Lichnowskysche Fassung, die durch das Fallenlassen des Artikels 7 gegenstandlos wurde (vgl. Nr. 14 871), wird hier nicht abgedruckt.

Nr. 14 865

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 190 London, den 2. April 1914
[pr. 4. April]

Sir Edward Grey läßt mir den in der Anlage gehorsamst beigefügten Entwurf zu einem deutsch-englischen Abkommen über die Bagdadbahn und verwandte Fragen * mit der Bitte zugehen, den Entwurf nochmals prüfen zu lassen, damit er nach Herstellung eines Einverständnisses über Artikel 8, über welchen ich anderweitig ausführlich berichtet habe, paraphiert werden kann.

Der Entwurf schließt sich genau an den bisher vereinbarten Wortlaut an; in Artikel 2, Klausel a 4 ist ein kurzer Absatz eingefügt:

No rights conferred upon the ports company shall prejudice or impair the right of the aforesaid Commission to perform any of the duties entrusted to it under the Anglo-Turkish Convention of the 29th July, 1913.

Durch diese Bestimmung soll die Möglichkeit eines Zuständigkeitskonfliktes zwischen der Shatt-el-Arab-Kommission und der Hafenbehörde in Basra ausgeschlossen werden. Ich glaube nicht, daß gegen die Einführung wesentliche Bedenken zu erheben sind.

Am Schlusse ist in Form des Artikels 10 eine Bestimmung über die Ratifikation des Abkommens neu eingefügt.

Lichnowsky

Anlage

Anglo-German Convention

Based on the German Counter Draft of January 1914 and subsequent Negotiations

31. 3. 1914

Confidential

Article 1

Clause (a). Recognising the general importance of the completion of the Bagdad Railway for international commerce, His Britannic Majesty's Government undertake not to take or encourage any measures likely to impede the construction or management by the Bagdad Rail-

* Siehe Anlage.

way Company of the Bagdad Railway system or to prevent the participation of capital in this undertaking*.

Clause (b). The Imperial German Government declare that they will use their best endeavours to secure that two British members, agreeable to His Britannic Majesty's Government, shall be admitted as representatives of British shareholders to the Board (Conseil d'Administration) of the Bagdad Railway Company**.

Article 2

Clause (a). The Bagdad Railway Company having concluded with the Imperial Ottoman Government an arrangement on the following basis, the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government declare, so far as concerns themselves, that they adhere to the said arrangement, and will use their best endeavours to secure its due execution:—

(I) The terminus of the Bagdad Railway Company's line shall be at Basra, and the Bagdad Railway Company has renounced all claims to construct a branch line from Basra (Zobeir) to the Persian Gulf, referred to in article 1 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, and to build a port or railway terminus on the Persian Gulf, under article 23 of the said Bagdad Railway Convention.

(II) No discrimination, direct or indirect, shall be permitted on the Bagdad Railway Company's system, either as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport, or in any other manner whatever.

(III) In the event of the construction of the said branch line from Basra (Zobeir) to the Persian Gulf being undertaken, adequate arrangements shall be made to secure facilities for through traffic from and to the Bagdad Railway Company's system, and there shall be complete protection against discrimination, direct or indirect.

(IV) The construction and exploitation of the proposed ports of Basra und Bagdad, authorised by article 23 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, shall be carried out by a separate Ottoman Company.

---

* (Note: Copies of all agreements relating to the railway system to be communicated to His Britannic Majesty's Government before signature of this Convention.)

** (Note: In order to ensure the permanent presence on the Board of two directors agreeable to His Britannic Majesty's Government, the German group which controls the Bagdad Railway Company will give a written assurance to the Imperial German Government that the said group will always use its (best endeavours and voting power to secure this object, and the Imperial German Government will undertake to His Britannic Majesty's Government that they will maintain and uphold the said assurance. Provisions to this effect should be inserted in the explanatory note.)

No duties or charges of whatever nature or under whatever denomination shall be levied by the port company on any vessels or goods which shall not equally, under the same conditions, be imposed in like cases on all vessels or goods, whatever be the nationality of the vessels on their owners, or the ownership or country of origin or destination of the goods, and whatever be the places from which the vessels or goods arrive or to which they depart.

In all that relates to the stationing, loading, and unloading of vessels in the ports, no privileges or facilities shall be granted to any vessel or vessels which shall not equally and under like conditions be granted to all other vessels.

The Imperial Ottoman Government reserves to itself the right to confer upon the Commission, wich, it proposes to entrust with the improvement and maintenance of the navigability of the Shatt-el-Arab, its rights of control over the port of Basra.

No rights conferred upon the ports company shall prejudice or impair the right of the aforesaid Commission to perform any of the duties entrusted to it under the Anglo-Turkish Convention of the 29th July, 1913.

Clause (b). The Imperial German Government declare that they will not oppose the acquisition by British interests of 40 per cent. of the share-capital of the separate Ottomann Company for the construction and exploitation of the ports of Basra and Bagdad, mentioned in sub-clause (IV) above, and their rateable representation on the Board (Conseil d'Administration) of the port company, and in the contracts, if any, for construction and maintenance.

Clause (c). In all that relates to the dues and charges of whatever nature to be levied, and to the facilities to be accorded, in the ports of Basra and Bagdad, goods arriving or to be forwarded by water shall receive identic treatment to those arriving or to be forwarded by rail.

Article 3

Clause (a). The Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government declare that they will in no case support the construction of a branch from Basra (Zobeir), or from any point of the main line of the Bagdad Railway, to the Persian Gulf unless and until there is complete agreement on the subject between the Imperial Ottoman Government, His Britannic Majesty's Government, and the Imperial German Government.

Clause (b). The Imperial German Government declare that they will in no case themselves establish, or support any claim by any persons or corporations whatsoever to establish, a port or railway terminus on the Persian Gulf unless und until there is complete agreement on the subject between His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government.

Clause (c). His Britannic Majesty's Government declare that they will in no case themselves establish, or support any claim by any persons or corporations whatsoever to establish, in Ottoman territory, railway undertakings either in direct competition with the Bagdad existing rights, unless and until there is complete agreement on the subject between the Imperial German Government and His Britannic Majesty's Government. For the purposes of this article, the western terminus of the Bagdad Railway system, as defined in the explanatory note attached to the present Convention, shall be held to be at Konia and the eastern terminus at Basra.

To be put in the explanatory note:

In regard to article 3, clause (c), of the Anglo-German Convention of . . . ., it is agreed to as follows: —

1. No lines in that part of Asiatic Turkey which, west of the 36th meridian of east longitude, lies south of the 34th degree of latitude and/or in that part which, east of the said meridian, lies south of the 31st degree of latitude, shall be held to be in direct competition; but any line north of these limits shall be held to be in direct competition if it establishes direct railway communication between the Mediterranean and the Persian Gulf.

2. There shall be a protective zone extending for 60 km on either side of the lines of the Bagdad Railway system, and any line passing within the said zone shall be held to be in direct competition, provided that in the region between Museyib und Kurna the protective zone shall be bounded on the east by a line drawn midway between the Rivers Tigris and Euphrates, from the latitude of Museyib to Kurna.

3. Local lines serving as feeders for the river navigation and not exceeding 100 km in length shall, provided they do not pass within the protective zone, not be held to be in direct competition.

4. The question of whether any other line is or is not in direct competition shall, in the event of failure to reach an agreement, be referred to arbitration in accordance with article 9 of the said Convention.

Article 4

Clause (a). The Imperial German Government, having cognisance of the declaration signed on the 29th July, 1913, on behalf of the Imperial Ottoman Government, concerning navigation on the Rivers Tigris and Euphrates, declare that they will not oppose the execution, nor support any action directed against the execution, of such declaration, so long as the navigation on the said rivers is maintained in substantial accordance with the provisions thereof.

Clause (b). His Britannic Majesty's Government declare that they will not oppose the acquisition by the Bagdad Railway interests of 40 per cent. of the share capital to be allotted to Turkish interests at the first allotment (i. e., 20 per cent. of the whole share capital) and the right in respect thereof to subscribe for a rateable proportion of further issues of capital of the Ottoman Company for river navigation, and their rateable participation (by directors agreeable to the Imperial German Government) in the board of the

aforesaid Company out of the share of the directorate allotted to Turkish interests (i. e., not more than 20 per cent. of the whole directorate).

Clause (c). — (I) It is, nevertheless, understood that nothing in this article shall be held to affect the rights conceded by article 9 of the Bagdad Railway Convention of the 5th March, 1903, axcept in so far that His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government hereby agree and declare, so far as concerns themselves, that they adhere to, and will use their best endeavours to secure the due execution of the following provision of the arrangement referred to in article 2 of the present Convention:—

The Bagdad Railway Company's rights under article 9 of the aforesaid Convention of the 5th March, 1903, shall cease on the completion of the construction of the Bagdad Railway to Basra.

(II) His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government take note of the contract, signed on the 23rd February, 1914, and forming annex No. I to the present Convention, respecting the conveyance of railway employés and materials, and, so far as they concerned, undertake to uphold it.

Article 5

Clause (a). The concessionnaire, nominated in pursuance of article 3 of the aforesaid declaration of the 29th July, 1913, having concluded with the Imperial Ottomann Government an arrangement on the following basis, His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government declare, so far as concerns themselves, that they adhere to the said arrangement and will use their best endeavours to secure its due execution:—

No discrimination shall be permitted by the Ottoman Company for river navigation, either as regards facilities or rates of charge for the conveyance of like articles between the same points on account of the ownership, origin, or destination of goods presented for transport, or in any other manner whatsoever. The Company shall grant no through bills of lading, rebates, or other priviliges of any description in respect of goods carried by any ship between any place served by the Company's vessels and any place oversea, unless the same privileges are accorded in respect of similar goods carried under the same conditions and in the same direction between the same places by all ships regularly trading between those places, irrespective of nationality.

Clause (b). His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government take note of the agreement, signed on the 27th March, 1914, which forms annex No. II to the present Convention, and, so far as they are concerned, undertake to uphold it.

Article 6

His Britannic Majesty's Government and the Imperial German Government will join in using their good offices with the Imperial Ottoman Government to secure that the Shatt-el-Arab shall so far as practicable be brought into and permanently kept in a satisfactory state of conservancy in order that sea-going vessels may always be assured of free and easy access to the port of Basra, and to secure, further, that the navigation on the Shatt-el-Arab shall permanently be kept open for sea-going vessels, and be carried on under conditions of absolute equality for the vessels of all nations, without regard either to the nationality of the vessels or to their cargoes.

Dues shall be imposed, not for the mere fact of navigation, but only for administrative charges of the Commission referred to in article 7 and for repaying sums actually spent on improvements in the navigation of the Shatt-el-Arab and harbour facilities. They shall in no case exceed 1 fr. per registered ton (the dues to cover the coming in and going out of the same vessel) except by agreement between the two Governments; and dues shall be levied on a basis of absolute equality without regard to the nationality of sea-going vessels or their cargoes.

Article 7

(a) The Imperial German Government having taken note of the Anglo-Turkish Convention of the 29th July, 1913, under which the free navigation of the Shatt-el-Arab is assured on terms of absolute equality to the shipping of all nations and a commission is established for the execution of such works as may be necessary for the improvement of its channel and for its maintenance and for other like purposes set out therein, and being of opinion that the provisions of the said Convention are conducive to the best interests of international commerce, will uphold it so long as it is not materially altered and so long as the duties imposed upon the Commission thereunder are satisfactorily carried out.

The Imperial German Government take note in this connection of the declaration, signed on the 21st October, 1913, and attached to the said Convention, to the effect that articles 7 and 8 thereof do not affect the rights enjoyed in the Ottoman Empire by the nationals of the Treaty Powers.

(b) His Britannic Majesty's Government, so far as they are concerned, agree: —

(I) That the German consul at Basra shall have the right to correspond with the Commission on matters within its competence;

(II) That, if in any case the Commission fail to meet the reasonable requirements of the commerce of the river, and refuse to remove the causes of complaint raised by the German consul, the question at issue shall be referred to an impartial expert, to be nominated by

agreement between the two members of the Commission and the German consul, provided that if a similar or analogous complaint is made by another consul, he shall participate in the said nomination; and that, failing unanimous agreement, Her Majesty the Queen of the Netherlands shall be invited to designate the expert referee.

The Government of His Britannic Majesty will use their good offices with the Imperial Ottoman Government to ensure that effect is duly given to such recommendations as may be made by the expert referee.

To be put in the explanatory note:

In regard to article 7, clause (b), of the Anglo-German Convention of ...., it is agreed as follows: —

The expert referee shall, unless it be otherwise agreed by the parties concerned, proceed to Basra for the purpose of his enquiry. He shall publish his report within four months after having received all the necessary materials from all the parties, including both Commissioners, or within four months of his arrival at Basra.

The expenses of the enquiry, including the remuneration of the referee, shall be borne in equal shares by the Governments concerned.

Article 8

Article 9

Any difference of opinion arising out of this Convention shall be submitted to arbitration. If the two Governments fail to agree about a special Court or arbiter, the case shall be submitted to The Hague Tribunal.

Article 10

The present Convention shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged, within the period of three months from the date of signature.

Nr. 14 866

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 193 London, den 4. April 1914

Die englische Regierung schlägt vor, in die Note explicative zu Artikel 6 und 7 (Artikel 5 a und 6 unseres Entwurfes) nachstehendes aufzunehmen:

Für die Artikel 6 und 7 der Konvention ist vereinbart, daß nachstehende Punkte als Grundlage für die Arbeit der Kommission dienen sollen.

Aus dem Protokoll vom 9. September 1913* schlägt die englische Regierung vor, die ersten sechs Punkte, die in der Anlage abschriftlich beigefügt sind, in die Note explicative aufzunehmen. Der Vorschlag scheint zweckmäßig, und ich beehre mich, Euere Exzellenz gehorsamst zu bitten, mich zur Annahme desselben hochgeneigtest ermächtigen zu wollen**.

Lichnowsky

Nr. 14 867

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 192 London, den 4. April 1914

Euerer Exzellenz beehre ich mich, in der Anlage*** die Urschrift des Vertrages zwischen Lord Inchcape und Mr. Lynch einerseits und der Bagdadbahngesellschaft andererseits gehorsamst einzureichen.

Lichnowsky

Anlage

Gedruckte Ausfertigung

Agreement made in London on the twenty-seventh day of March 1914 between The Right Honourable James Lyle Baron Inchcape G. C. M. G. K. C. S. I. K. C. I. E. of 9 Throgmorton Avenue London E. C. (hereinafter called „Lord Inchcape") of the first part John Finnis Lynch of Salter's Hall Court London E. C. (hereinafter called „Mr. Lynch") of the second part and The Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad being an Ottoman Company established in Constantinople (hereinafter called „the Railway Company") of the third part Whereas Lord Inchcape has obtained a Concession (hereinafter called „the Concession") from the Imperial Ottoman Government for the navigation of certain waters therein described including the rivers Tigris and Euphrates and intends in due course as provided by the Concession to form an Ottoman Company (hereinafter called „the Navigation Company") to take over the same and work the said Navigation and whereas it is intended that Lord Inchcape shall be Chairman of the Board of Directors and that Mr. Lynch shall be a Director of the Navigation Company and whereas by Article 9 of a Convention dated 5th March 1903 (hereinafter

* Siehe Nr. 14 783, Anlage.
** Durch Erlaß Nr. 589 vom 14. April wurde das Einverständnis des Auswärtigen Amtes ausgesprochen.
*** Siehe Anlage.

called „the Bagdad Railway Convention") the Ottoman Government granted to the Railway Company certain rights during the period of the construction of its Railway for transporting on the rivers Tigris and Euphrates the building and other materials necessary for the construction and working of the line and its branches and also its officials and workmen and by an Agreement made in London on 23rd February 1914 between the Railway Company and Lord Inchcape the Railway Company has engaged to employ the Navigation Company as its sole and exclusive agents for the exercise of the said rights and whereas by Article 23 of the Bagdad Railway Convention the Railway Company has acquired the right to build ports at Bagdad and at Basra for the purposes and upon the conditions mentioned in the said Article and intends to form a separate Ottoman Company (hereinafter called „the Port Company") for the construction and exploitation of such ports now it is hereby mutually agreed and declared between and by the parties hereto as follows: —

1. Lord Inchcape and Mr. Lynch will each of them use his influence and voting power (Lord Inchcape as concessionnaire and Chairman of the Board of Directors of the Navigation Company and Mr. Lynch as a Director of the Navigation Company) to procure

(a.) that the Railway Company shall have the right, solely for the service of its Railway, to employ at Bagdad vessels propelled by steam or by any other motive power, but not exceeding 80 tons British register, and ferry-boats of greater tonnage.

(b.) that the Port Company shall have the right to employ at Bagdad vessels propelled by steam or by any other motive power, but not exceeding 80 tons British register, solely for the transport of its officials, workmen, and materials.

(c.) that at other places on the Tigris or Euphrates wherever, in the opinion of the Railway Company, the need may arise the Navigation Company shall undertake for a period to be agreed upon, any ferry service by vessels propelled by any mechanical motive power required for the service of the Railway between the shore adjacent to any station on the Railway and a point on the other shore as nearly as may be opposite to the same station.

(d.) that for the purpose of giving effect to (c) the Navigation Company shall at its own cost build, maintain and work such a number of ferry vessels and of such type and size as the Railway Company may from time to time require for the service, together with the wharves, jetties, pontoons, and other appurtenances requisite for the service thereof; shall charge such rates for the carriage of passengers and their luggage and for goods as the Railway Company may from time to time prescribe; shall render to the Railway Company yearly accounts of the service debiting against the gross receipts all

the working expenses (including therein $7^1/_2$ per cent. for depreciation and $7^1/_2$ per cent. for interest on the original cost price of the vessels, wharves, jetties, pontoons and other appurtenances). Provided that nothing herein contained shall prevent the Railway Company from establishing and working an ordinary ferry service of vessels not propelled by mechanical motive power, subject always to the provisions of the Concession.

(e.) that the Navigation Company shall, if so required by the Railway Company, undertake the ferry service at Bagdad referred to in (a) of this Clause upon equitable terms and conditions to be agreed between the two Companies.

(f.) that the Navigation Company shall, if so required by the Port Company, undertake the transport service at Bagdad referred to in (b) of this Clause upon equitable terms and conditions to be agreed between the two Companies.

2. The Railway Company engages with Lord Inchcape and Mr. Lynch that all the profit on the working of the service referred to in Clause 1 (c) shall be equally divided between the Railway Company and the Navigation Company, but should the accounts of any year show a deficit the amount of such deficit shall be made good to the Navigation Company by the Railway Company, also that the Railway Company shall, in respect of every ferry vessel, wharf, jetty, pontoon or other appurtenance built or constructed as aforesaid guarantee the payment to the Navigation Company of $7^1/_2$ per cent. per annum for depreciation and $7^1/_2$ per cent. per annum for interest calculated in both cases on the cost price thereof for at least 12 years from the completion of any vessel, wharf, jetty, pontoon or other appurtenance. No depreciation shall be payable in respect of any particular vessel, wharf, jetty, pontoon or other appurtenance for more than 12 years, but interest shall be paid as long as the service is continued.

3. Lord Inchcape, Mr. Lynch and the Railway Company mutually engage to use their influence and voting power and to co-operate (Lord Inchcape and Mr. Lynch each in his aforesaid capacity and Mr. Lynch also as a Director of the Société des Transports Fluviaux, hereinafter called „the Transports Fluviaux“) towards

(a.) the speedy conclusion of an agreement between all the necessary parties for the purchase by the Navigation Company from the Transports Fluviaux of all the assets and undertaking of the latter Company, the Transports Fluviaux being deemed to have meanwhile carried on its undertaking on behalf of the Navigation Company as from the date of its incorporation. The purchase price to be the amount actually paid up on the share capital of the Transports Fluviaux together with interest thereon at the rate of 5 per cent. per

annum from the dates of payment up of the several instalments thereof until the 31st December, 1913. If on the making up of the accounts of the Transports Fluviaux as on the 31st December, 1913, it shall be found that such Company has made a profit on its working such profit shall be the property of the Navigation Company, but if on the making up of such accounts it shall be found that there has been a loss there shall be no deduction made in respect thereof from the said purchase price. All the debts and obligations of the Transports Fluviaux in relation to the working of the Company shall be taken over by the Navigation Company, a list whereof shall be supplied to the Navigation Company.

(b.) the dissolution of the Transports Fluviaux as soon as the said purchase has been completed.

4. The Railway Company agrees with Lord Inchcape and Mr. Lynch that it will use its best endeavours to procure from the Ottoman Government its authority for the Railway Company to exercise the rights under Clause 23 of the Bagdad Railway Convention through a separate Ottoman Company (being the Port Company to be formed by the Railway Company) enjoying in respect of the construction and exploitation of such ports and so far as applicable thereto all the rights and privileges (including immunity or relief from taxation) accorded to the Railway Company by the Bagdad Railway Convention in respect of its undertaking, capital, workmen, servants, &c., but otherwise on the terms of Clause 23 of the Bagdad Railway Convention with such variations thereof as may be necessary.

5. The Railway Company engages with Lord Inchcape and Mr. Lynch that it will not oppose the acquisition by them or their nominees of 40 per cent. of the total share capital of the Port Company, and the right in respect thereof to subscribe for a rateable proportion of any further issues of capital of the Port Company; also that it will not oppose Lord Inchcape and Mr. Lynch or their nominees participating in the same rateable proportion in the seats on the Board of the Port Company, and in the benefit of the contracts for construction and maintenance of the said Ports.

6. Lord Inchcape and Mr. Lynch agree with the Railway Company not to oppose the acquisition by the Bagdad Railway interests of 40 per cent. of the share capital of the Navigation Company to be allotted to Turkish interests at the first allotment (i. e., 20 per cent. of the whole share capital to be issued at the first allotment) and the right in respect thereof to subscribe for a rateable proportion of any further issues of capital of the Navigation Company; also not to oppose the Bagdad Railway interests participating in the same rateable proportion in the seats on the Board of the Navigation Company to be allotted to Turkish interests — e. g., to the Bagdad Railway

interests being represented by two Directors if the total number of Directors be ten.

For the Railway Company,

C. Bergmann

Witness:
R. v. Kühlmann — Inchcape

Witness: — John F. Lynch
Alwyn Parker

Witness:
Robt. Glasby

Nr. 14 868

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 153 — Konstantinopel, den 6. April 1914

Englischer Botschaftsrat sagte mir gesprächsweise, der englisch-türkische Akkord solle am nächsten Donnerstag gezeichnet werden.

Wangenheim

Nr. 14 869

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 195 — London, den 6. April 1914

In Ausführung der anderweitig erhaltenen hohen Weisung habe ich Sir E. Grey die abschriftlich gehorsamst beigefügte streng vertrauliche Notiz über den Bahnbau nach Mendeli* zugehen lassen.

Der Minister antwortet darauf heute in der in Abschrift beigefügten Note**, in welcher er unsere Bedingungen für diesen Bau annimmt.

Lichnowsky

Anlage I

Notiz

Streng vertraulich — London, den 23. März 1914

Die Kaiserliche Regierung hat ernste Bedenken gegen Ausdehnung der geplanten Zubringerbahn zum Tigris bis nach Mendeli.

* Siehe Anlage I.
** Siehe Anlage II.

Falls jedoch nach Vollendung der Bagdadbahn von Chanikin nach Basra die britische Regierung der Kaiserlichen Regierung gegenüber den Wunsch äußern sollte, eine Bahn von Kut-el-Amara nach Bedrai bis Mendeli auszudehnen, so würde die Kaiserliche Regierung, um den Wünschen der Königlich Großbritannischen Regierung entgegenzukommen, einem solchen Bau durch englische Interessenten nicht entgegentreten, weder wegen des Umstandes, daß diese Linie länger wäre als 100 km noch wegen des Umstandes, daß Mendeli innerhalb der 60-km-Schutzzone der Bagdad—Chanikin-Strecke liegen würde. Zu einer Verlängerung der Bahn über Mendeli müßte jedoch auf jeden Fall die Zustimmung der Kaiserlichen Regierung eingeholt werden.

Die Zusage wegen des Bahnbaus nach Mendeli könnte in einer Note der Kaiserlichen Botschaft gegeben werden; diese Note müßte aber unter allen Umständen geheim bleiben und dürfte nicht ohne Zustimmung der Kaiserlichen Regierung veröffentlicht werden.

Anlage II

Confidential — Foreign Office, 3rd April 1914

I have the honour to acknowledge, with thanks, the receipt of Your Excellency's note of the 23rd March, enclosing a confidential memorandum on the subject of a line between Mendeli and the River Tigris via Bedrai.

In reply, I have to state that His Majesty's Government agree to the proposals of the German Government as to the conditions under which the railway should be constructed.

For the Secretary of State
(sign.) A. Crowe

Nr. 14 870

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 200 — London, den 10. April 1914

Euere Exzellenz hatten geneigtest zu meiner Kenntnis gebracht, daß der englische Botschaftsrat in Konstantinopel zu dem dortigen Kaiserlichen Botschafter geäußert habe, der englisch-türkische Akkord solle am 9. d. Mts. gezeichnet werden*.

Wie gestern gesprächsweise im Foreign Office festgestellt werden konnte, sind bis jetzt der Vertrag über Kueit, den Persischen Golf

* Vgl. Nr. 14 868.

und einzelne den Persischen Golf betreffende Fragen *, das Protokoll über die türkisch-persische Grenze, der Vertrag über die Einsetzung einer Kommission zur Verbesserung der Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab sowie die Konzession über die Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris gezeichnet worden.

Außerdem ist das englisch-türkische Abkommen von 1905, betreffend das Aden Protectorate ratifiziert worden.

Das am 6. Mai 1913 paraphierte türkisch-englische Abkommen, betreffend die Eisenbahnen in Kleinasien **, ist noch nicht gezeichnet worden; der zuständige Referent wies aus eigenem Antriebe darauf hin, daß dieses Abkommen erst gezeichnet werden könne, wenn die deutsch-türkischen Verhandlungen zum Abschluß gelangt wären.

Noch nicht unterzeichnet beziehungsweise noch in Vorbereitung sind ferner die englisch-türkischen Abmachungen über die türkischen Monopole, über die Bewässerung Mesopotamiens sowie über die sogenannten Pecuniary claims, bei denen es sich um alte Geldforderungen britischer Untertanen gegen die türkische Regierung handelt.

Lichnowsky

Nr. 14 871

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 591 Berlin, den 14. April 1914

Auf die Berichte Nr. 184 *** und 190 † vom 1. und 2. d. Mts.

Mit dem neuesten englischen Entwurf für das Abkommen über die Bagdadbahn sind wir sachlich einverstanden. Redaktionell haben wir noch einige Abänderungswünsche geltend zu machen.

1. In der Note explicative zum Artikel 1 b des Entwurfs empfehlen wir, den die Kaiserliche Regierung betreffenden Passus folgendermaßen zu fassen:

„Die Kaiserliche Regierung verpflichtet sich der Königlich Großbritannischen Regierung gegenüber, ihren Einfluß dahin geltend zu machen, daß die Deutsche Bank ihre Zusage aufrechterhält und erfüllt.“

2. Im Artikel 2, letzter Absatz der Klausel a, wäre wohl — in Übereinstimmung mit Artikel 4 und 5 — „declaration“ statt „convention“ zu setzen.

---

* Der Vertrag über Kueit war bereits am 29. Juli 1913 gezeichnet worden. Vgl. Nr. 14 734, Fußnote **.

** Vgl. Nr. 14 734 nebst Fußnote **.

*** Siehe Nr. 14 864.

† Siehe Nr. 14 865 nebst Anlage.

3. Am Schluß der Klausel b des Artikels 4 bitten wir die Klammer (i. e. not more than 20 per cent. of the whole directorate) zu streichen. Die Einschaltung ist sachlich überflüssig und redaktionell insofern nicht glücklich, als sie von der entsprechenden Bestimmung unter Nr. 6 der zwischen den Interessenten abgeschlossenen Vereinbarung vom 27. März 1914 abweicht. Wir wünschen in der Direktion der Schiffahrtsgesellschaft zwar nicht mehr, aber auch nicht weniger als 20 Prozent Beteiligung zu erhalten, was bei der Fassung der Einschaltung nicht sichergestellt erscheint.

4. Nr. 2 der Klausel c von Artikel 4 und Klausel b von Artikel 5 beantragen wir zu streichen. Die dort erwähnten Vereinbarungen sind kaufmännische Privatverträge und enthalten interne Abmachungen technischer und finanzieller Natur, die für die Öffentlichkeit nicht bestimmt sind. Die Deutsche Bank legt Wert darauf, daß die Details dieser Abmachungen geheim bleiben. Sollte das Foreign Office es für nötig erachten, daß die beiden Regierungen von dem Inhalt der Verträge Akt nehmen und sich deren Aufrechterhaltung zusichern, so kann dies durch einen besonderen, nicht zu veröffentlichenden, Notenwechsel geschehen, zu dem wir bereit sind. —

Was den Artikel 7 (jetzt 8) des Abkommens anlangt, der für den Fall des Scheiterns der Regulierung des Schatt-el-Arab Vorsorge trifft, so will ich mich, der Euerer Durchlaucht bereits früher erteilten Ermächtigung entsprechend, mit der Zurückziehung unserer Forderung einverstanden erklären. Ich bitte jedoch, dieses sehr erhebliche Zugeständnis zu verwerten, um von Sir E. Grey, wenn irgend möglich, die Erfüllung unserer Wünsche wegen Landung eines deutschen Seekabels im Persischen Golf zu erreichen (Bericht J. Nr. 404 vom 6. Februar 1914).

In der Voraussetzung, daß unseren redaktionellen Abänderungsanträgen entsprochen wird, sind wir bereit, das Abkommen alsbald zu paraphieren. Dies wird zweisprachig abzufassen sein. Euere Durchlaucht bitte ich daher, mir mit dem endgültigen englischen Text des Abkommens und der Note explicative auch Entwürfe für die deutsche Fassung mitteilen zu wollen. Die Paraphierung der Abmachungen kann unsererseits natürlich nur mit dem Vorbehalt geschehen, daß die definitive Zeichnung und Ratifikation erst erfolgen wird, wenn die zwischen uns beziehungsweise der Bagdadeisenbahngesellschaft und der Pforte schwebenden Verhandlungen zu einem unseren Interessen Rechnung tragenden Abschluß gelangt sind. Wir rechnen darauf, daß die dortige Regierung uns zur Erreichung dieses Zieles nötigenfalls ihre Unterstützung leihen wird.

Wie dort bekannt, wäre uns ein baldiger Abschluß mit England erwünscht. Euere Durchlaucht darf ich daher bitten, die noch erforderlichen Verhandlungen nach Möglichkeit zu beschleunigen.

Zimmermann

Nr. 14 872

Der Geschäftsträger in Konstantinopel von Mutius an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 173 Konstantinopel, den 19. April 1914

Im Anschluß an Telegramm Nr. 143*.

Großwesir hat englischem Botschafter und mir erklärt, daß die Pforte ein formelles Monopol auf Petroleum in den Wilajets Mossul und Bagdad nicht erteilen, auch nicht sich verpflichten könne, dritten Bewerber auszuschließen, aber das schon entdeckte Petroleum, welches sich im Besitz der Regierung befinde, dem deutsch-englischen Konsortium überlassen werde. Diesbezügliche Übersicht folgt per Post. — An gutem Willen gegenwärtiger Machthaber, tatsächlich dort eine deutsch-englische Monopolstellung zu schaffen, zweifele ich nicht, objektive Sicherstellung fehlt indes. Wenn Liste im Staatsbesitz befindlicher Petroleumfelder nicht genügt, wäre vielleicht Geheimabkommen zu versuchen**.

Mutius

Nr. 14 873

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 212 London, den 18. April 1914
[pr. 20. April]

Das Foreign Office ist bereit, den Notenwechsel gemäß Ziffer 4 des angezogenen Erlasses*** anzunehmen. Der neueste englische Ver-

---

* Siehe Nr. 14 860.

** Durch Telegramm Nr. 94 vom 21. April wurde das obige Telegramm nach London mitgeteilt. Fürst Lichnowsky erhielt dabei folgende Anweisung: „Türkisches Angebot erscheint ziemlich wertlos, da schon entdecktes Petroleum längst von Dritten belegt, also nicht mehr in unbestrittenem Regierungsbesitz sein dürfte. Vorzuziehen wäre Regelung auf Grundlage anatolischer Konzession 1904, die Petroleum in Wilajets Mossul Bagdad umfaßt, soweit dieses nicht schon Dritten gehört. Anknüpfung an anatolische Konzession wäre schnellster und sicherster Weg, um zum Ziel zu gelangen, ohne Pforte Protesten dritter Mächte auszusetzen. Da angesichts französischer und amerikanischer Konkurrenz Beschleunigung geboten, wären wir dankbar, wenn englischer Botschafter Pera zu Verhandlungen auf Grundlage von 1904 ermächtigt würde."

*** Gemeint ist Nr. 14 871.

tragsentwurf enthält einen neuen Artikel 9, welcher folgendermaßen lautet:

„His Britanntic Majesty's Government and the Imperial German Government take note of the agreement between the Smyrna—Aidin Railway Company on the one part and the Anatolian and Bagdad Railway Company on the other part signed on ...... 1914 and forming annex No. I to the present Convention and so far as they are concerned undertake to uphold it."

Der Referent legt Wert darauf, die Bezugnahme auf diesen gemäß den vereinbarten Grundzügen noch abzuschließenden Vertrag in der Konvention selbst zu haben, da Sir E. Grey bei der parlamentarischen Verteidigung des Abkommens auf die Stellung der Smyrna—Aidin-Bahn Bezug nehmen möchte und eine Geheimhaltung dieses Vertrages für untunlich hält.

Euere Exzellenz darf ich um hochgeneigte drahtliche Weisung gehorsamst bitten, ob ich den Artikel 9 annehmen kann *.

Lichnowsky

Nr. 14 874

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 97 Berlin, den 23. April 1914

Antwort auf Bericht Nr. 212 **.

Um Abschluß Bagdadabkommens nicht zu verzögern, empfehlen wir, statt auf noch ausstehenden Detailvertrag auf bereits vereinbarte Grundzüge zu verweisen und Zustimmung beider Regierungen zur Ausarbeitung entsprechenden Vertrags festzustellen.

Jagow

Nr. 14 875

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 222 London, den 22. April 1914
[pr. 24. April]

Euerer Exzellenz beehre ich mich in der Anlage den neuesten englischen Entwurf für den Bagdadbahnvertrag *** gehorsamst einzureichen.

---

* Vgl. das folgende Schriftstück.
** Siehe Nr. 14 873.
*** Hier nicht abgedruckt, da die Veränderungen gegenüber dem voraufgehen-

Sir E. Grey schlägt, wie aus der Anlage ersichtlich, vor, dem Vertrag, wie dies üblich, eine formelle Einleitung zu geben.

Die Artikel 1 und 2 sind unverändert, nur wird angeregt, die bisherige Klausel c des Artikels 2 nach „granted to all other vessels" einzuschalten. Das Foreign Office möchte im Artikel 2 letzter Absatz der Klausel a das Wort „convention" stehen lassen, da dies dem Wortlaut seiner Abmachung mit der Türkei entspricht.

Das Foreign Office regt ferner an, ob nicht die Note zu Artikel 2 über die Veröffentlichung der Frachtraten auf der Bagdadbahn in die Note explicative aufgenommen werden könnte, um die Zahl der besonderen mit diesem Vertrage zusammenhängenden Noten etwas zu verringern.

Die von uns am Schluß der Klausel b des Artikels 4 gewünschte Streichung der Klammer würde hier nicht gerne gesehen. Der Vorschlag geht dahin, in Klammer zu sagen (i. e. 20% of the whole directorate).

Die englische Regierung erachtet es für nötig, daß durch Notenwechsel die beiden Regierungen von dem Inhalt der Verträge Akt nehmen und sich deren Aufrechterhaltung zusichern, welche in Artikel 4 Klausel c Nr. 2 und Artikel 5 Klausel b erwähnt sind. Sie ist auch mit der Geheimhaltung dieser Verträge und mit der Nichtveröffentlichung des Notenwechsels einverstanden. Sir E. Grey möchte sich aber die Möglichkeit vorbehalten, in der covering despatch oder seiner Rede im Parlament das Bestehen solcher Abmachungen zu streifen, ohne auf Einzelheiten einzugehen.

Der Minister wünscht aus den früher dargelegten Gründen die Beibehaltung des Artikels 9 im Vertrage.

Gleichzeitig läßt mir Sir E. Grey den dem Vertragstext angehefteten Entwurf zur Note explicative zugehen, welcher den früher getroffenen Verabredungen entspricht. Anlage 1 des Vertrages soll das im einzelnen noch mehr auszuführende Abkommen zwischen den deutschen Linien und der Smyrna—Aidin-Bahn werden.

Ein Entwurf für die deutsche Fassung ist in Arbeit; ich werde nicht verfehlen, Euerer Exzellenz denselben einzureichen *, sobald der englische Text des Abkommens endgültig feststeht.

Lichnowsky

---

den Entwurf ihrem wesentlichen Inhalt nach bereits aus dem obigen Bericht Fürst Lichnowskys ersichtlich sind.

* Die Einreichung des Entwurfs für die deutsche Fassung erfolgte mittels Berichts Nr. 272 vom 11. Mai. Mit Bericht Nr. 275 vom 12. Mai ließ der Botschafter auch einen deutschen Entwurf für die Note explicative folgen.

Nr. 14876

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 223 London, den 22. April 1914
[pr. 24. April]

Die englisch-türkischen Verhandlungen sind jetzt ihrem Abschluß nahe. Hakki Pascha, dem es offenbar in London sehr gut gefällt und der keine Eile zeigt, sich nach Petersburg auf seinen Posten * zu begeben, hält anscheinend absichtlich einige Fragen offen, um nicht zum Schluß zu kommen. Die Fragen, über welche eine Einigung bisher nicht erzielt worden ist, sind: Die Forderung der Smyrna—Aidin-Bahn, für einen Teil ihres Netzes Garantien zu gewähren, falls die italienische Adalia-Bahn ** wirklich gebaut wird; ferner das Verlangen der englischen Regierung, die Türkei solle schon jetzt Mittel bereitstellen oder reservieren für die Zahlung englischer Reklamationen nach Entscheidung des Schiedsgerichts (vgl. weiter unten), endlich Einzelheiten des geplanten türkischen Petroleummonopols.

Die hauptsächlichsten türkischen Wünsche, welche im Laufe der Verhandlungen hervorgetreten sind, seien im nachstehenden aufgezählt (ihre Kenntnis dürfte für uns von Interesse sein, da im Laufe der bevorstehenden deutsch-türkischen Verhandlungen voraussichtlich dieselben Bestrebungen zutage treten werden):

Zustimmung Englands zur Zollerhöhung von 11 % auf 15 %, eventuell Zustimmung zur Verwandlung der Wertzölle in einen allgemeinen Zolltarif,

Unterwerfung der Engländer unter die Temettu-Abgabe,

Abschaffung englischer Postämter,

Verbesserung der Kapitulationen, insbesondere soweit sie der Neugestaltung des türkischen Gerichtswesens im Wege stehen,

Zustimmung Englands zur Einführung von Monopolen auf Spiritus und Alkohol, Petroleum, Zündhölzer, Feuerzeug, Zigarettenpapier und Spielkarten, von Verbrauchssteuern auf Zucker und alkoholische Getränke, von städtischen Verbrauchsabgaben (octroi) auf Lebensmittel, Getränke, Feuerungsmaterial, Furage und Baumaterialien.

Die englischen Gegenforderungen waren hauptsächlich:

Ratifikation des Aden-Vertrages vom Jahre 1905,

---

* Hakki Pascha war inzwischen zum Botschafter in Petersburg an Stelle Turkhan Paschas, der den Posten als albanischer Ministerpräsident angenommen hatte, ernannt worden.

** Vgl. dazu auch Kap. CCLXXXVII.

Regelung der mit der Bagdadbahn und der Flußschiffahrt zusammenhängenden Fragen,

Ordnung der territorialen Verhältnisse in Südarabien, am Persischen Golf und an der türkisch-persischen Grenze,

Regelung der Stellung englischer Erziehungsanstalten in der Türkei, ebenso die Stellung von religiösen und medizinischen Anstalten,

Ordnung der mesopotamischen Bewässerung unter Berücksichtigung der englischen Ansprüche aus der Submission von 1912,

Herabsetzung der türkischen Leuchtfeuergebühren (das Studium dieser Frage wird von einer englisch-türkischen Kommission demnächst begonnen werden),

Ordnung der Petroleumfrage, insbesondere in Mesopotamien, und der von Engländern erworbenen Rechte in Agloum, bei See Tiberias und auf den Farsan-Inseln,

schiedsgerichtliche Abwicklung der schwebenden Geldreklamationen englischer Untertanen und sofortige Begleichung nach Fällung des Schiedsspruchs,

Verlängerung der Konzession der Smyrna—Aidin-Bahn bis 1999 und

Gewährung gewisser neuer Strecken (Beischehir-See), endlich formelle Abschaffung des türkischen Vetos gegen das Recht Ägyptens, Anleihen aufzunehmen.

Lichnowsky

Nr. 14 877

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 227 London, den 22. April 1914
[pr. 24. April]

Bei einer Besprechung im Foreign Office sagte mir der Direktor der Orientalischen Abteilung, Mr. Clerk, er glaube nicht, daß die englische Regierung grundsätzliche Bedenken habe gegen die Regelung der mesopotamischen Petroleumfrage auf Grundlage der anatolischen Konzession von 1904*. Falls ihm die englischen Interessenten mitteilten, daß sie ihrerseits mit dieser Lösung einverstanden wären, so werde Sir E. Grey voraussichtlich den englischen Botschafter in Konstantinopel mit entsprechender Weisung versehen. Direktor Stauß habe ich von der Sachlage kurz verständigt.

Lichnowsky

---

* Vgl. Nr. 14 872, Fußnote **.

Nr. 14 878

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 236 London, den 25. April 1914

Das Foreign Office hatte, wie anderweitig berichtet, auf Anregung der Turkish Petroleum Company beziehungsweise der D'Arcy-Gruppe Sir Louis Mallet ermächtigt, auf Grund der Bagdadbahnkonzession, auf Grund des Anatoliervertrages von 1904 und auf Grund der D'Arcy gegebenen Versprechungen die Verleihung der Petroleumfelder in den Wilajets Mossul und Bagdad an die neue deutsch-englische Petroleumgesellschaft zu betreiben. In einem heute hier eingegangenen Telegramm legt der englische Botschafter dar, daß angesichts der seit Jahren sowohl von den türkischen Kronjuristen als auch von der englischen Botschaft vertretenen Ansicht, die Anatolierkonzession von 1904 sei verfallen, er sich nicht in der Lage sähe, jetzt die Verleihung auf Grund dieser Konzession zu betreiben. Der Großwesir versicherte immer wieder, daß er sich streng im Rahmen des neuen Minengesetzes halten müsse, wolle er gefährliche Ansprüche Rußlands und Frankreichs in gewissen Bezirken fernhalten; er habe ihm, dem englischen Botschafter, versprochen, ihm ein ausführliches Verzeichnis der sehr zahlreichen und wertvollen im Besitz der Regierung befindlichen Petroleumvorkommen zur Verfügung zu stellen. Der Botschafter rät, das Eintreffen dieser Liste abzuwarten und zu sehen, ob sie wirklich eine große Anzahl wichtiger Vorkommen enthält. Sir Edward Grey antwortete auf das Telegramm, er sei mit Abwarten der Liste einverstanden, wünsche aber aus allgemeinen Gründen tunlichste Beschleunigung der Angelegenheit im Interesse der Türkei selbst. Denn England könne seine Zustimmung zu den türkischen Monopolwünschen keinesfalls geben, bevor diese Angelegenheit in vollkommen befriedigender Weise geregelt worden sei.

Auch für Deutschland dürfte es sich vielleicht empfehlen, die Zustimmung zur Zollerhöhung und zu den türkischen Monopolwünschen von einer zufriedenstellenden Regelung der mesopotamischen Petroleumfrage mit abhängig zu machen.

Lichnowsky

Nr. 14 879

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 661 Berlin, den 30. April 1914

Auf den Bericht Nr. 222 vom 22. d. Mts. *

Wir sind mit sämtlichen Vorschlägen Sir E. Greys einverstanden und haben unsererseits nur noch folgendes zu bemerken:

1. Artikel 2, Klausel a, Ziffer 2 des Entwurfs stimmt redaktionell mit dem entsprechenden Artikel des zwischen der Bagdadeisenbahngesellschaft und der Pforte abzuschließenden Vertrags nicht vollständig überein. In dem deutsch-türkischen Entwurf, mit dessen Formulierung sich das Foreign Office einverstanden erklärt hat (Bericht Nr. 725 vom 20. Dezember v. Js.) **, ist gesagt: „La Société du Chemin de fer de Bagdad confirme qu'elle continuera comme par le passé à appliquer à toutes les marchandises etc. un régime parfaitement égal.“ Diese Fassung bringt zum Ausdruck, daß die Zusage des Ausschlusses jeder differentiellen Behandlung der bisherigen Praxis der Bagdadeisenbahngesellschaft entspricht. Dagegen könnte die Fassung des deutsch-englischen Entwurfs den Anschein erwecken, als ob ein Verbot notwendig sei, um bisher vorhandene Differenzierungen aus der Welt zu schaffen. Damit dieser Eindruck vermieden wird, möchten wir empfehlen, die Ziffer 2 des Artikels 2, Klausel a dem deutsch-türkischen Entwurf etwa in folgender Form anzupassen:

„The Bagdad Railway Company confirms that any discrimination direct or indirect shall be excluded permanently as hitherto on the Bagdad Railway system as regards facilities etc.“

2. Die gewünschte Bestimmung über die Publikation von Tarifänderungen ist in dem Entwurf des Vertrages zwischen der Bagdadbahn und der Türkei bereits vorgesehen, so daß nichts im Wege steht, eine entsprechende Klausel in die Note explicative oder, falls England dies vorzieht, sogar in das Abkommen selbst aufzunehmen. Der französische Text des deutsch-türkischen Entwurfs lautet:

„La Société du Chemin de fer de Bagdad consent, en outre, à ce que les délais fixés par l'article 21 de son Cahier des Charges, touchant les avis préalables à donner en cas de modification des conditions ou des prix des tarifs, soient uniformément portés à deux mois.

Ces avis seront insérés dans le Journal Officiel du Gouvernment Impérial Ottoman et dans le Journal de la Chambre de Commerce Ottomane de Constantinople.“

---

* Siehe Nr. 14 875.

** Siehe Nr. 14 805.

3. In Klausel c des Artikels 4 dürfte wegen Fortfalls der Ziffer 2 die Numerierung des ersten Absatzes, in Artikel 5 aus ähnlichen Gründen die Bezeichnung „Clause a" zu streichen sein.

4. Im Artikel 9 würde nach unserer, Euer pp. anderweit mitgeteilten Auffassung nicht auf den noch ausstehenden Detailvertrag, sondern auf die bereits vereinbarten Grundzüge der Verständigung über die Smyrna—Aidin-Bahn zu verweisen sein. Dementsprechend wären dem Abkommen als Anlage auch nur die Grundzüge, nicht der noch abzuschließende Vertrag beizufügen.

5. In Sektion I der Note explicative müßte die handschriftliche Einschaltung durch einen Zusatz des Inhalts ergänzt werden, daß die englische Regierung sich der finanziellen Sicherstellung des Bagdadbahnunternehmens durch Verpfändung von irgendwelchen bestehenden oder in Verbindung mit den schwebenden Verhandlungen neu einzuführenden türkischen Staatseinnahmen nicht widersetzen wird.

Jagow

Nr. 14 880

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 195 Konstantinopel, den 5. Mai 1914

Heute bei mir stattgehabte Besprechung mit englischem Botschafter, welcher Günther und englische Interessenten beiwohnten, ergab Übereinstimmung, das Konventionsprojekt* dahin zu ändern, daß die Gesellschaft von den Türken die Ausbeutung der von Zivilliste herrührenden Konzession verlangt. Engländer glauben, damit türkischen Einwand wegen Monopolcharakters auszuschalten und etwaigen Beanstandungen seitens Dritter begegnen zu können. Auch wollen sich Engländer damit selbst „decken" in Frage der Anerkennung der Anatolier-Bagdadrechte als Basis des Geschäfts.

Beiderseitige Interessenten senden neue Redaktion dieses Punktes zur Genehmigung nach Berlin und London. Englischer Botschafter und ich würden dann Konventionsprojekt der Pforte überreichen.

Wangenheim

---

* Nämlich bezüglich der deutsch-englischen Petroleumkonzession; vgl. Nr. 14 877, 14 878.

Nr. 14 881

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 255 London, den 5. Mai 1914

In Ausführung des hohen Erlasses * habe ich unter dem 16. v. Mts. an Sir Edward Grey die in Abschrift gehorsamst beigefügte Note gerichtet. Sir Edward Grey beantwortet diese in der gleichfalls abschriftlich im Auszuge anruhenden Mitteilung **.

Die englische Regierung stimmt unseren Wünschen zu, erklärt sich auch bereit, zur Erreichung der mit dem Abkommen zusammenhängenden Ziele ihre diplomatische Unterstützung zu gewähren, und spricht die Hoffnung aus, die Kaiserliche Regierung werde auch ihrerseits Gesuche der englischen Regierung zur Konzessionierung der im Vertrage vorgesehenen Zubringerbahnen für die Flußschiffahrt bei der Pforte diplomatisch unterstützen. Ergänzend darf ich hinzufügen, daß ich von der Ermächtigung, Artikel 7 (jetzt 8) endgültig zurückzuziehen, bis zum Abschluß der Besprechungen über die Bewässerungsfrage noch keinen Gebrauch gemacht habe. Ich ließ aber dem Referenten durchblicken, daß im Falle befriedigender Regelung der Bewässerungsfrage das Fallenlassen dieses Artikels als wahrscheinlich angesehen werden könne.

Lichnowsky

Nr. 14 882

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 256 London, den 6. Mai 1914

Erhaltener Weisung zufolge habe ich nicht verfehlt, dem Foreign Office vorzuschlagen, in Artikel 9 des Bagdadabkommens statt auf den Detailvertrag *** auf die bereits vereinbarten Grundzüge zu verweisen. Das Foreign Office sendet mir daraufhin den anliegenden Entwurf für den Detailvertrag und spricht dabei die Hoffnung aus, daß es sich ermöglichen lassen werde, bis zur Paraphierung des Abkommens den Detailvertrag zu zeichnen. Gelingt dies nicht, so wäre Artikel 9 im para-

---

* Gemeint ist Nr. 14 871.

** Die beiden Anlagen, deren wesentlicher Inhalt auch so ersichtlich ist, werden hier nicht abgedruckt.

*** Es handelt sich um den Detailvertrag mit der Smyrna—Aidin-Bahn.

phierten Vertrage nach unserem Vorschlage mit Verweisung auf die bereits vereinbarten Grundzüge abzuschließen. In den endgültig zu unterzeichnenden Text aber könnte Artikel 9 gemäß dem englischen Vorschlage unter Verweisung auf den bis dahin vollzogenen Detailvertrag aufgenommen werden.

Lichnowsky

Nr. 14 883

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 725 Berlin, den 15. Mai 1914

Auf den Bericht Nr. 256 vom 6. d. Mts.*

Zu dem Detailvertrag mit der Smyrna—Aidin-Bahn kann die Deutsche Bank erst nach Anhörung ihrer Vertreter in Konstantinopel Stellung nehmen. Auch bei größter Beschleunigung wird unter diesen Umständen die Zeichnung des Vertrags bis zur Paraphierung des deutsch-englischen Abkommens schwerlich herbeizuführen sein. Wir möchten deshalb erneut empfehlen, in Artikel 9 des zu paraphierenden Abkommens nur auf die bereits vereinbarten Grundzüge zu verweisen. Sollte bis zur endgültigen Unterzeichnung eine Einigung über den Detailvertrag erzielt sein, so würden wir gegen die nachträgliche Abänderung des Artikels 9 im Sinne der englischen Wünsche nichts einzuwenden haben.

Jagow

Nr. 14 884

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 276 London, den 13. Mai 1914
[pr. 15. Mai]

Wie ich vertraulich erfahre, beabsichtigt Sir Edward Grey, die Mitteilung der über die asiatische Türkei geschlossenen Abkommen an das Parlament mit einer „covering despatch“ zu begleiten, welche in Form einer diplomatischen Depesche an den englischen Botschafter in Konstantinopel eingehend die Entstehungsgeschichte der einzelnen Abkommen beleuchten und deren einzelne Bestimmungen erläutern

* Siehe Nr. 14 882.

wird. An dieser sehr umfangreichen Depesche, welche weit über 100 Druckseiten umfassen dürfte, wird gegenwärtig gearbeitet. Die Fertigstellung wird wohl noch mehrere Wochen dauern. Falls Euere Exzellenz die Vorbereitung eines ähnlichen Schriftstücks über den deutsch-englischen Bagdadbahnvertrag für wünschenswert halten, würde ich um hochgeneigte Weisung zur Anfertigung eines entsprechenden Entwurfs bitten *.

Lichnowsky

Nr. 14 885

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 283 London, den 14. Mai 1914
[pr. 16. Mai]

Mitte nächster Woche soll in einer Sitzung im Foreign Office der genaue englische Wortlaut des deutsch-englischen Bagdadbahnvertrags endgültig festgesetzt werden. Euerer Exzellenz wäre ich für eine hochgeneigte Weisung dankbar, ob Aussicht besteht, daß der Detailvertrag zwischen den deutschen Bahnen und der Smyrna—Aidin-Bahn bis zur Paraphierung des Abkommens, welche frühestens in etwa zehn Tagen erfolgen kann, voraussichtlich vollzogen sein wird oder ob in dem zu paraphierenden Text nur auf die zwischen den beteiligten Bahnen bereits vereinbarten Grundzüge verwiesen werden soll.

Lichnowsky

Nr. 14 886

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 749 Berlin, den 18. Mai 1914

Auf den Bericht Nr. 283 vom 14. d. Mts. ** und im Anschluß an den Erlaß Nr. 725 vom 15. d. Mts. ***

Euerer Durchlaucht beehre ich mich anbei Abschrift eines Schreibens der Deutschen Bank vom 14. d. Mts. zu übersenden, worin zu dem englischen Entwurf für den Detailvertrag mit der Smyrna—Aidin-

---

* Die entsprechende Weisung erfolgte durch Erlaß Nr. 748 vom 18. Mai.
** Siehe Nr. 14 885.
*** Siehe Nr. 14 883.

Bahn vorläufig Stellung genommen wird. Wir schließen uns den Vorschlägen unserer Interessenten an und glauben nicht, daß bis zur Paraphierung des deutsch-englischen Bagdadabkommens eine endgültige Einigung über den Detailvertrag möglich sein wird. Euere Durchlaucht darf ich bitten, die dortige Regierung entsprechend zu verständigen und zugleich für die von der Deutschen Bank befürworteten Änderungen des Vertragsentwurfs eintreten zu wollen.

Jagow

Nr. 14 887

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 225 Konstantinopel, den 18. Mai 1914

Im Anschluß an Telegramm Nr. 195*.

Abgeändertes Projekt, wonach die türkische Regierung Besitzerin der Konzessionen bleibt und für deutsch-englische Gesellschaft nur Recht zur Ausbeutung dieser Konzessionen verlangen wird, heute von Herrn Mallet und mir Großwesir übergeben. Letzterer erklärte mit dem neuen Vorschlag . . . . . .**. Wir werden auf baldiger Entscheidung bestehen.

Wangenheim

Nr. 14 888

Die Direktion der Deutschen Bank an das Auswärtige Amt

Ausfertigung

Berlin, den 20. Mai 1914

Dem Hohen Auswärtigen Amt beehren wir uns mitzuteilen, daß Herr Stauß, der am Samstag aus London zurückgekehrt ist, daselbst die Frage der Einräumung eines vorzugsweisen Bezugsrechtes von Heizöl für die deutsche Marine auf Grundlage des dem Auswärtigen Amt gemachten Vorschlages mit den interessierten Faktoren weiter behandelt hat. Es ist Herrn Stauß gelungen, die d'Arcy-Gruppe zur Annahme der in Abschrift beiliegenden Formulierung*** zu bewegen, und die d'Arcy-Gruppe hat, wie sie Herrn Stauß mitteilte, sich ihrerseits für die Annahme dieses Vor-

---

* Siehe Nr. 14 880.
** Zifferngruppe unverständlich.
*** Hier nicht abgedruckt.

schlages beim Foreign Office eingesetzt. Herr Stauß hat seinerseits den Vorschlag mit dem Board of Trade erörtert und die Zusage erhalten, daß diese Behörde sich bei der Navy dafür einsetzen wird, daß diese dem Abkommen zustimmt und sich mit der gleichen Quote begnügt, die der deutschen Marine zugedacht ist. Der Board of Trade wollte allerdings zunächst eine höhere Beteiligung für die englische Marine ausbedingen.

Auch das Foreign Office will sich, nach dem der d'Arcy-Gruppe gegebenen Versprechen, bei der Navy im Sinne der beiliegenden Formulierung verwenden. Eine baldige Antwort ist Herrn Stauß sowohl von der d'Arcy-Gruppe wie vom Board of Trade zugesagt. — Der Deutschen Botschaft in London hat Herr Stauß über diese Sachlage Bericht erstattet.

Wenn das Abkommen bestätigt wird, haben wir unseres Erachtens allen Grund, mit dem Erreichten zufrieden zu sein: Wir haben für die für die Bagdadbahn so wichtige Erschließung der mesopotamischen Ölfelder, deren Finanzierung allein Investitionen von 100 Millionen Mark und weit darüber erfordern kann und nach Lage der deutschen Börsengesetze und angesichts der Bedingungen der Zulassungsstelle in Deutschland kaum denkbar ist, uns den englischen Kapitalmarkt in vollem Umfang gesichert; wir haben uns durch den stellvertretenden Vorsitz in der Turkish Petroleum Company und ihren Tochtergesellschaften einen weitgehenden Einfluß auf die geistige Führung der Unternehmungen verbriefen lassen, und wir hoffen schließlich, wie gesagt, zu erreichen, daß die Kaiserliche Marine auf den Heizölexport der Gesellschaft gleiche Ansprüche erhält, wie die englische Marine, obwohl wir deutsches Kapital nur während des Explorationsstadiums und auch da nur in geringem Verhältnis gegenüber den englischen Leistungen zur Verfügung zu stellen nötig haben dürften.

Deutsche Bank
Gwinner Helfferich

Nr. 14 889

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 291 London, den 20. Mai 1914

Auf Erlaß 661 vom 30. April d. Js.*

Die in dem angezogenen Erlasse enthaltenen Abänderungsvorschläge zum deutsch-englischen Bagdadbahnvertrag habe ich nicht verfehlt, zur Kenntnis Sir E. Greys zu bringen. Dieser bemerkt zu unsern Vorschlägen nachstehendes:

* Siehe Nr. 14 879.

1. Die englische Regierung stimmt unserm Vorschlag zu, hält es aber aus sprachlichen Gründen für besser, einfach an den Anfang des Artikels zu setzen: „As hitherto".

2. Eine dem französischen Text genau entsprechende Klausel wird als Artikel 3 in die erklärende Note aufgenommen werden.

3. Die formalen Änderungen werden angenommen.

4. Die englische Regierung wird in dem zu paraphierenden Vertrag nur auf die bereits vereinbarten Grundzüge Bezug nehmen und erst bei der endgültigen Unterzeichnung auf den noch ausstehenden Detailvertrag.

5. Hierzu bemerkt Sir E. Grey, es würde für die englische Regierung Schwierigkeiten bereiten, unsern Vorschlag unverändert anzunehmen, da die Veröffentlichung dieser Abmachung die Stellung des englischen Finanzdelegierten bei der Pariser Finanzkommission nach außen erschweren würde. Hingegen ist der Minister bereit, sich in einer nicht zur Veröffentlichung bestimmten Note zu verpflichten, daß die englische Regierung der Bagdadbahn nicht entgegen sein wird, wenn diese sich neue Garantien verschafft,

1. um sich für den Ausfall solcher durch den Balkankrieg zu entschädigen,

2. um die Linie auszubauen.

Die englische Regierung möchte aber für ihren Delegierten bei der Pariser Finanzkommission die Möglichkeit vorbehalten, Einzelheiten der Pläne bei Zuweisung einzelner Einnahmequellen zu prüfen.

Abdruck des Vertragsentwurfs, in welchem die besprochenen Veränderungen nachgetragen sind, ist gehorsamst beigefügt*. Bis auf die Note über die Vergebung der Bewässerungsarbeiten, für deren Wortlaut ein englischer Entwurf gegen Ende der Woche zu erwarten ist**, dürfte hiermit der englische Text unserer Abmachungen feststehen.

Lichnowsky

Nr. 14890

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 815 — Berlin, den 30. Mai 1914

Auf die Berichte Nr. 272, 275, 291, 303, 309, 320 vom 11., 12., 20., 23. und 28. d. Mts.***

---

* Hier nicht abgedruckt.

** Vgl. Nr. 14891 nebst Anlage.

*** Mittels der Berichte Nr. 272 und 275 hatte Fürst Lichnowsky Übersetzungen des Entwurfs zu dem deutsch-englischen Bagdadabkommen und zu der Note

Zu dem Vorschlage der englischen Regierung, den von uns gewünschten Zusatz zum Abschnitt 1 der Note explicative in einen besonderen, nicht zur Veröffentlichung bestimmten Notenwechsel zu verweisen, hat sich die Deutsche Bank wie folgt geäußert:

„Bei der englischen Regierung scheint ein Mißverständnis vorzuliegen. Der Wunsch, die Sektion 1 der Explanatory Note durch einen Zusatz zu ergänzen, der dem rein negativen Inhalt des Absatzes 2 eine Verpflichtung positiver Natur hinzufügt, hat keinerlei Beziehung zu der Pariser Finanzkonferenz oder zu der Stellung des englischen Delegierten bei dieser Konferenz. Unser Wunsch geht lediglich dahin, daß die englische Regierung die Verpflichtung übernimmt, sich der Verpfändung irgendwelcher bestehender sowie der in Verbindung mit den englisch-türkischen und den deutsch-türkischen Verhandlungen neu einzuführenden Staatseinnahmen der Türkei für die finanzielle Sicherung der Durchführung der Bagdadbahn nicht zu widersetzen. Die Pariser Finanzkonferenz hat mit der Neuverpfändung bestehender oder im Einverständnis mit den Großmächten zu schaffender türkischer Staatseinnahmen für die Bagdadbahn nichts zu tun; ihre Aufgabe beschränkt sich lediglich darauf, für den Ausfall an Pfändern, der durch die Abtretung der europäischen Territorien hervorgerufen worden ist, einen angemessenen Ersatz zu schaffen. Es ist nicht einzusehen, inwiefern die Stellung des englischen Delegierten bei der Pariser Finanzkommission erschwert werden sollte, falls die englische Regierung die von uns gewünschte Zusage abgibt.

Wir möchten deshalb erneut die Bitte aussprechen, für die befürwortete Ergänzung der Sektion 1 einzutreten. Die Angelegenheit hat nicht nur eine theoretische Bedeutung, es ist vielmehr für das an der Bagdadbahn interessierte deutsche Kapital von ganz besonderer Wichtigkeit, darüber vergewissert zu werden, daß die Bereitstellung der für den vollständigen Ausbau des Bagdadbahnsystems erforderlichen Pfänder nicht mehr wie bisher bei der englischen Regierung Widerstand finden wird.“

Wir können uns den Ausführungen der Bank nur anschließen. Artikel 1, Klausel a unseres Abkommens, der die Bagdadbahn von dem langjährigen Widerstande Englands befreit, stellt in der Bilanz der gegenseitigen Zugeständnisse für Deutschland dasjenige Aktivum dar, das noch am ehesten geeignet sein wird, unsere öffentliche Meinung und das Parlament mit den großen deutscherseits gebrachten Opfern auszusöhnen. Wenn die vielleicht wichtigste Zusage Englands in der Note explicative überhaupt interpretiert werden soll, so müssen wir darauf bestehen, daß die Interpretation dort nicht nur nach der negativen, sondern auch nach der positiven Seite erfolgt.

---

explicative eingereicht; die Berichte Nr. 291 — siehe Nr. 14 889 — und 303 betrafen Einzelheiten des Abkommens bzw. der Note explicative.

Der fragliche Zusatz könnte in enger Anlehnung an Absatz 1 des mit Bericht Nr. 303 hierher mitgeteilten englischen Entwurfs etwa nachstehende Fassung erhalten:

„Nevertheless His Britannic Majesty's Government will not oppose the Bagdad Railway Company in securing, out of the existing revenues and the new revenues forming the object of the negotiations now pending between the Imperial Ottoman Government and the Powers, the requisite fresh guarantees to enable the Company to complete the line."

Wird Abschnitt 1 der Note explicative in vorstehender Weise ergänzt, so sind wir damit einverstanden, daß hierzu und zum Artikel 1, Klausel a des Abkommens noch besonders vertrauliche — oder auf Wunsch auch nicht vertrauliche — Noten nach dem englischen Vorschlage ausgetauscht werden. Absatz 1 dieser Noten würde zum Ausdruck zu bringen haben, daß die Verpflichtung Englands, gegen die Zuweisung von Sicherheiten an die Bagdadbahngesellschaft aus bestehenden oder bei den gegenwärtigen Verhandlungen neu einzuführenden Staatseinnahmen keine Einwendungen zu erheben, sich auch auf solche Sicherheiten bezieht, die erforderlich sind,

„to compensate the Company for the revenues which had been allocated for the purposes of the Railway, but, owing to the Balkan war, may no longer be available for that purpose."

Absatz 2 der Noten würde wörtlich dem englischen Entwurf entsprechen können.

Für den deutschen Text des Bagdadabkommens und der erklärenden Note schlagen wir die anliegende Fassung vor*. Das Alternat wird in der Weise zu berücksichtigen sein, daß in den für Deutschland bestimmten Ausfertigungen sowohl im deutschen wie im englischen Text Deutschland an erster Stelle genannt wird, während in den für England bestimmten Ausfertigungen England in beiden Texten den ersten Platz erhält. Der deutsche Text schließt sich nach Möglichkeit der englischen Fassung an. Abweichungen erhält er in nachstehenden Punkten:

1. Die Bestimmungen über die Veröffentlichung von Änderungen in den Transportbedingungen und Frachtsätzen der Bagdadbahn sind nicht in die Note explicative, sondern unter Nummer III in Artikel 2, Klausel a des Abkommens aufgenommen worden, da die Publikationsbestimmungen genau so einen Bestandteil der Vereinbarungen der Bagdadbahn mit der Pforte bilden, wie der übrige Inhalt des Artikels 2, Klausel a, für eine Verweisung in die Note explicative mithin kein Grund vorliegt. Falls die englische Regierung, wie wir annehmen, mit dieser Abänderung einverstanden ist, wird in der mit Bericht Nr. 309

---

* Die vorgeschlagene Fassung, die bereits im wesentlichen dem schließlich vereinbarten Text entspricht, wird hier nicht abgedruckt.

eingereichten englischen Fassung die Einleitung „In regard to Article 2, clause (a) (II)“ zu streichen und in Artikel 2, Klausel b statt auf Subklausel IV auf Subklausel V zu verweisen sein.

2. Im Artikel 3, Klausel c am Schluß sind die Worte „as defined in the explanatory note attached to the present Convention“ nicht mitübersetzt worden. Wir empfehlen, diese Einschaltung auch im englischen Texte zu streichen, da sie sachlich überflüssig und insofern nicht ganz zutreffend ist, als die erklärende Note den Begriff des Bagdadbahnnetzes nicht definiert, sondern nur auf die für diese Begriffsbestimmung maßgebenden Bagdadverträge verweist.

3. Der etwas umständlich gefaßte Artikel 4, Klausel c ist im deutschen Text ohne Änderungen des Sinnes redaktionell vereinfacht worden. Wir möchten befürworten, daß der englische Text uns hierin folgt und etwa wie folgt geändert wird:

„. . . . . hereby agree, so far as concerns themselves, that the Bagdad Railway Company's rights under Article 9 of the aforesaid Convention shall cease on the completion of the construction of the Bagdad Railway to Basra, as it is stipulated in the arrangement referred to in Article 2 of the present Convention.

4. Im Artikel 5, Absatz 2 ist statt „eine unterschiedliche Behandlung“ entsprechend der im Abkommen sonst stets gebrauchten Wendung „eine unmittelbare oder mittelbare unterschiedliche Behandlung“ gesetzt worden. Eine entsprechende Ergänzung des englischen Textes dürfte angezeigt sein.

5. Im Artikel 8 ist die Anlage nicht als Anlage „Nummer 1“ bezeichnet worden, da das Abkommen unseres Wissens nur eine Anlage besitzen wird. Da die „Grundzüge“ nicht zweisprachig, sondern nur in englischer Sprache vereinbart worden sind, wird sich die Beifügung einer deutschen Übersetzung erübrigen.

Im englischen Text des dritten (vierten) Abschnitts der Note explicative dürfte in Zeile 2 das Wort „to“ zu streichen sein.

Für die Note über Mendeli schlagen wir folgende Fassung vor:

„Bei Unterzeichnung des deutsch-englischen Abkommens über die Bagdadbahn und verwandte Fragen beehre ich mich, mit Beziehung auf Artikel 3 c des Abkommens und Abschnitt III der ihm beigefügten erklärenden Note folgendes zu erklären.

Falls nach Vollendung der Bagdadbahn von Chanikin bis Basra englische Unternehmer oder die geplante Ottomanische Flußschiffahrtsgesellschaft durch Vermittelung der Königlich Großbritannischen Regierung den Wunsch äußern sollten, eine Eisenbahn von Kut-el-Amara oder einem dieser Stadt benachbarten Punkt über Bedrai hinaus nach Mendeli zu bauen, wird die Kaiserlich Deutsche Regierung Einwendungen gegen den Bau einer solchen Zubringerbahn weder daraus herleiten, daß die Bahn mehr als 100 Kilometer lang ist, noch daraus, daß Mendeli innerhalb der Schutzzone der Bahnlinie Bagdad—Chani-

kin liegt. Die Bahn darf jedoch weder über Mendeli hinaus verlängert noch bei Mendeli (oder einem anderen Punkte) an die persische Grenze herangeführt werden, es sei denn, daß hierüber zuvor völlige Übereinstimmung zwischen der Kaiserlich Deutschen und der Königlich Großbritannischen Regierung erzielt ist.

Die Kaiserlich Deutsche Regierung legt Wert darauf, daß diese Note bis auf weiteres geheim bleibt und nicht ohne ihre ausdrückliche Zustimmung veröffentlicht wird.“

Unsere von Anfang an erhobene Forderung, daß die Bahn über Mendeli hinaus ohne Deutschlands Zustimmung nicht verlängert werden darf, verfolgte den Zweck, der Herstellung einer mit der deutschen Chanikin-Bahn konkurrierenden Verbindung nach Persien vorzubeugen. Die inzwischen zutage getretene Unklarheit der türkisch-persischen Grenzverhältnisse (Bericht Nr. 273 vom 12. d. Mts.) ließ eine genauere Formulierung dieser Forderung geboten erscheinen. Den Text der englischen Antwortnote, die Euerer Durchlaucht die Annahme unserer Bedingungen zu bestätigen hätte, bitte ich mit dem Foreign Office vereinbaren und mir mitteilen zu wollen.

Sobald Einverständnis über unsere vorstehenden Wünsche und den sachlichen Inhalt der auszutauschenden Noten, auch diejenigen in der Bewässerungsfrage, hergestellt ist, sind wir zur Paraphierung des Abkommens und der erklärenden Note bereit. Die endgültige Formulierung der anderen Noten würde auch nach unserer Ansicht nötigenfalls nachträglich erfolgen können.

Zimmermann

Nr. 14 891

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 327 London, den 29. Mai 1914
[pr. 31. Mai]

Euerer Exzellenz beehre ich mich anliegend in drei Exemplaren den neuesten Abdruck des deutsch-englischen Vertrages gehorsamst einzureichen *.

Die Übersetzung des Wortes „high-water springs“ in Ziffer 3, Abteilung 5 der Erklärenden Note (Seite 11) hat nach Angabe des Marineattachés zu lauten: „bei Hochwasser (Springflut)“.

Auf Seite 16 und 17 sind die Vorschläge Sir Edward Greys für

* Hier nicht abgedruckt.

die in der Bewässerungsfrage auszutauschenden Noten abgedruckt. Die Veränderungen entsprechen dem früher Berichteten.

Zugleich läßt mir Sir Edward Grey die in Abschrift gehorsamst beigefügte Antwort* auf meine Note vom 9. d. Mts.** zugehen.

Lichnowsky

Schlußbemerkung von Rosenbergs:

Die Deutsche Bank, der unter der Hand von dem Eingang Kenntnis gegeben worden ist, hat gleichfalls keine Bedenken. R. 3/6.

Anlage

Abschrift

Foreign Office, May 29th, 1914

Sir Edward Grey presents his compliments to the German Ambassador and has the honour to acknowledge the receipt of His Excellency's note of the 9th instant on the subject of irrigation works in Asiatic Turkey, and cognate matters.

His Majesty's Government are prepared, as the German Government desire, to record the agreement about irrigation in an exchange of notes, instead of in the Anglo-German Convention respecting the Bagdad Railway. The text of two notes, as tentatively drafted with Herr von Kühlmann, is annexed to the enclosed draft of the Anglo-German Convention. It will be observed that the stipulation as to the principle of open competition is extended so as to cover the whole of Asiatic Turkey as distinct from Mesopotamia; and it is provided that the German Government should furnish to His Majesty's Government an authentic list, giving the area and scope of German irrigation works on the plain of Adana. His Majesty's Government would be glad if the German Government would agree to these changes.

A saving clause has also been inserted in regard to canals connected with the Shatt-el-Arab; in view of the importance of keeping the river open for navigation, His Majesty's Government must necessarily regard conservancy as taking precedence over irrigation.

Sir E. Grey has noted with much satisfaction that the German Government renounce their demand for the insertion of article which was formerly number seven in the draft Anglo-German Convention; in the unlikely event of Basra becoming inaccessible to sea-going

---

* Siehe Anlage.

** Die Lichnowskysche Note vom 9. Mai betraf wie die Sir E. Greysche Antwort die Bewässerungsfrage.

vessels, His Majesty's Government would be fully prepared to discuss such a development with the German Government with a view to taking such measures as might be called for.

Sir E. Grey would be glad to know whether Prince Lichnowsky is now prepared to initial the draft Convention and Explanatory Note, and how soon His Excellency expects to be in a position to sign these instruments. His Majesty's Government are particularly desirous that signature should take place before the end of June, at the latest.

Nr. 14 892

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 331 London, den 4. Juni 1914

Die in dem hohen Erlaß vom 30. Mai d. Js.* enthaltenen Gesichtspunkte sind dem Foreign Office unterbreitet worden und geben, soweit ich nach den Äußerungen des Referenten beurteilen kann, keinen Anlaß zu Bedenken. Nur die Fassung der Note über Mendeli hat sehr entschiedenen Widerspruch hervorgerufen, welchen ich trotz langer und eingehender Verhandlungen sowohl mit Sir Eyre Crowe als dem Referenten nicht zu überwinden in der Lage gewesen bin.

Das Foreign Office beruft sich darauf, daß in der mit Bericht Nr. 195 vom 6. April d. Js.** eingereichten englischen Antwortnote der deutsche Vorschlag für die Mendelibahn angenommen worden war. Die Weglassung des Schlußsatzes in dem Entwurf Nr. 2 auf Seite 16 der englischen Drucksache vom 29. Mai d. Js. ist nach Mitteilung des Foreign Office auf ein Korrekturversehen zurückzuführen. Das Foreign Office ist vollkommen bereit, unsern Text anzunehmen, wenn der Satz lautet: „Die Bahn darf jedoch nicht über Mendeli hinaus verlängert werden, es sei denn ...“ Nach den Ausführungen der genannten beiden Herren verbiete unsere Fassung, überhaupt mit irgendeiner Bahn die persische Grenze zu überschreiten. Dies gehe weiter, als der bisherige Vertrag gegangen sei. Nach englischer Auffassung hätten wir das Recht, falls eine Bahn die Grenze überschreite und dies nach unserer Anschauung die Bahn zu einer Konkurrenzbahn im Sinne des Vertrages mache, die Frage schiedsrichterlicher Entscheidung zu unterbreiten. Die geographische Lage mache es außerordentlich unwahrscheinlich, daß ein solcher Bahnbau unternommen werden

* Siehe Nr. 14 890.
** Siehe Nr. 14 869, Anlage II.

würde, denn die Überschreitung der persischen Randgebirge sei außerordentlich schwierig. Gegenwärtig bestehe noch keinerlei solcher Plan. Es sei aber untunlich, für alle Zeiten eine vertragsmäßige Bindung einzugehen — die gegenwärtigen Abmachungen unterlägen keiner Befristung —, nie und unter keinen Umständen an irgendeinem Punkte mit einer Bahn die persische Grenze zu überschreiten. Schon bei der jetzigen Rechtslage sei es sehr wohl möglich, daß ein Schiedsgericht zur Ansicht komme, eine solche Grenzüberschreitung stempele eine Zubringerbahn als Konkurrenzlinie. Nach Annahme unseres Vorschlages werde dies durchaus sicher sein.

Ich führte demgegenüber aus, daß nach unserer Ansicht aus den Worten „in ottoman territory" in Artikel III c nur von Bahnen innerhalb des türkischen Gebietes die Rede sein könne, eine Grenzüberschreitung durch diese Bahnen mithin durch sinngemäße Auslegung dieses Artikels schon ausgeschlossen erscheine.

Sir Eyre Crowe erklärte es von seinem Standpunkt aus für sehr wünschenswert, daß deutscherseits auf die Erweiterung der früheren Note in dieser Frage verzichtet werde, besonders da unsere Interessen durch die Schiedsklausel gegen eine mögliche Konkurrenz zur Bagdad—Chanikin-Linie gedeckt seien.

Die Unterredung schloß, ohne daß eine Einigung erzielt werden konnte.

Euere Exzellenz darf ich um hochgeneigte Weisung für weiteres Vorgehen in dieser Frage bitten.

Lichnowsky

Nr. 14 893

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 333 London, den 4. Juni 1914

Für Artikel 4 c nimmt die englische Regierung unsern Vorschlag an, möchte aber den Passus von „die. . . . ." bis „. . . zustehenden" streichen und durch „diese" ersetzen. In der erklärenden Note, Abschnitt I wird unser Vorschlag angenommen, doch proponiert das Foreign Office nachstehenden abweichenden Wortlaut: Die Königlich Großbritannische Regierung wird jedoch keine Einwendungen dagegen erheben, daß die Bagdadbahngesellschaft bereits bestehende türkische Staatseinnahmen oder solche neue Einnahmen, deren Schaffung geplant ist (aus der Erhöhung der Zölle auf 15% vom Werte oder aus dem geplanten Monopol oder Verbrauchsabgaben, die eingeführt werden sollen auf Alkohol, Petroleum, Zündhölzer, Zunder, Zigarettenpapier, Spielkarten und Zucker) in dem zur Vollendung des Bahn-

netzes erforderlichen Umfang als Sicherheiten neu überwiesen werden. Diese Zusage soll in keiner Weise die Vorrechte der Königlich Großbritannischen Regierung aus dem englisch-türkischen Abkommen über Geldreklamationen vom ... Juni 1914 berühren[1].

Dieser letzte Vorbehalt bezieht sich auf die Euerer Exzellenz aus der hiesigen Berichterstattung bekannte Zusage der Türken, bis zur Tilgung der englischen Reklamationen den Ertrag der Monopole und Verbrauchssteuern nicht anderweitig zu verwenden.

Ich glaube nicht, daß gegen die vorgeschlagene Fassung Bedenken geltend zu machen sind.

Lichnowsky

Randbemerkung von Rosenbergs:
[1] Mit Herrn Helfferich mündlich besprochen, der keine Bedenken hat.
R. 8/6.

Nr. 14 894

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept

Nr. 855 Berlin, den 9. Juni 1914

Auf den Bericht Nr. 331 vom 4. d. Mts.*

Die Fassung, die wir für die Note über Mendeli vorschlagen, soll nicht verbieten, daß überhaupt mit irgendeiner Bahn die persische Grenze überschritten wird; die Frage der Zulässigkeit eines solchen Überganges wird vielmehr regelmäßig nach der Konkurrenzklausel in Artikel III c zu beurteilen und nötigenfalls schiedsgerichtlich zu entscheiden sein. Unsere Fassung will im Interesse der deutschen Chanikin-Linie lediglich verhindern, daß gerade die Mendeli-Bahn zur Herstellung eines Übergangs nach Persien benutzt wird. Um uns hiergegen zu sichern, müssen wir in der Lage sein, schon der Heranführung der Bahn an die Grenze ein Veto entgegensetzen zu können. Denn hat die Bahn erst an irgendeinem Punkte die Grenze erreicht, so könnte die Konkurrenzklausel dadurch illusorisch gemacht werden, daß Persien oder ein dritter, uns gegenüber vertraglich nicht gebundener Staat den Weiterbau auf persischem Gebiet unternimmt. Einer solchen Entwickelung der Dinge gerade bei der Mendeli-Bahn vorzubeugen, haben wir deshalb ein so großes Interesse, weil eine Verlängerung dieser Bahn nach Persien hinein nach Lage der geographischen Verhältnisse für die Bagdadbahn besonders bedrohlich sein würde.

---

* Siehe Nr. 14 892.

Solange wir die Unklarheit der türkisch-persischen Grenzverhältnisse nicht kannten, glaubten wir unser Ziel durch das bloße Verbot einer Verlängerung der Bahn über Mendeli hinaus erreichen zu können. Nachdem inzwischen zu unserer Kenntnis gelangt ist, daß keine völlige Sicherheit dafür besteht, ob die von der Linie Kut-el-Amara—Bedrai—Mendeli durchschnittenen Gebiete der Türkei verbleiben werden, erscheint es dringend erwünscht, das Verbot der Verlängerung der Bahn durch das Verbot ihrer Heranführung an die Grenze zu ergänzen. Es handelt sich hierbei nicht um eine Verschärfung, sondern nur um eine Präzisierung unserer ursprünglichen Forderung. Da England nach seinen eigenen wiederholten Erklärungen die Bahn lediglich als Zubringerbahn zu bauen wünscht und das Foreign Office auch jetzt wieder versichert, daß eine Überschreitung der persischen Grenze nicht geplant sei, können wir den englischen Widerstand gegen unsere Formulierung nicht recht verstehen.

Ew. pp. bitte ich, unter geeigneter Verwertung des Vorstehenden nochmals den Versuch machen zu wollen, die Bedenken der dortigen Regierung zu überwinden. Sollte dies nicht zu erreichen sein, so wollen Euere Durchlaucht folgende Fassung durchzusetzen suchen:

> „Die Bahn darf jedoch weder über Mendeli hinaus verlängert noch bei Mendeli an die persische Grenze herangeführt werden, es sei denn ...“

Diese Fassung würde uns wenigstens hinsichtlich der für die Bagdadbahn gefährlichsten Nordstrecke der Mendeli-Bahn die nötigen Garantien geben. Zu einem völligen Verzicht auf die von uns gewünschte Einschaltung und zur Annahme des vom Foreign Office zugestandenen Textes würden wir uns nur dann entschließen können, wenn England uns in irgendeiner Form Gewähr dafür zu leisten vermag, daß Mendeli und seine Umgebung bei der Grenzregulierung nicht an Persien abgetreten werden.

Zimmermann

Nr. 14 895

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Rosenberg

Nr. 856 Berlin, den 9. Juni 1914

Auf den Bericht Nr. 333 vom 4. d. Mts.*

Mit dem englischen Vorschlage zu Artikel 4c des Bagdadabkommens sind wir einverstanden. Für den letzten Satz im Abschnitt I

* Siehe Nr. 14 893.

der erklärenden Note empfehlen wir die anliegende Fassung*, die den Wünschen des Foreign Office entsprechen dürfte.

Zimmermann

Nr. 14896

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 343 London, den 8. Juni 1914
[pr. 10. Juni]

Die Frage, in welcher Form die zwischen der Bagdadbahngesellschaft und der Pforte abzuschließenden Verträge der Kaiserlichen Regierung übermittelt werden und welche Erklärung die Pforte dabei abgeben soll, findet in den englisch-türkischen Verhandlungen ein vollkommenes Gegenstück nur in dem zwischen der Smyrna—Aidin-Bahn, einer gleichfalls türkischen Gesellschaft, und der Pforte abgeschlossenen neuen Abkommen. Nach einer vertraulichen Mitteilung des Foreign Office ist die Angelegenheit im Artikel 10 der noch abzuschließenden englisch-türkischen Konvention geregelt. Dieser lautet:

„Article 10. Le Gouvernement Impérial Ottoman déclare aussi qu'il a signé avec la Société Ottomane du Chemin de Fer Smyrne—Aïdin une nouvelle convention accordant à ladite société certaines extensions et une prolongation de sa concession. Le Gouvernement de Sa Majesté Britannique prend acte de cette déclaration."

Wie sich aus dem Artikel ergibt, beschränkt sich auch England gegenüber die Pforte auf eine Erklärung über Unterzeichnung des Abkommens mit der Bahngesellschaft, ohne sich der englischen Regierung gegenüber zur Einhaltung des Vertrages zu verpflichten. Die englische Regierung dagegen nimmt einfach Kenntnis von der Erklärung der Pforte.

Lichnowsky

Nr. 14897

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 347 London, den 9. Juni 1914
[pr. 11. Juni]

Die Frage der Petroleumkonzessionen in Mesopotamien beunruhigt das Foreign Office in hohem Grade. Das neuste mir zu ganz ver-

* Hier nicht abgedruckt.

traulicher Kenntnis mitgeteilte Telegramm des englischen Botschafters in Konstantinopel füge ich in Abschrift gehorsamst bei *.

Gemäß früheren Abmachungen ist England nicht in der Lage, seine Zustimmung zur Zollerhöhung von der Ordnung der Petroleummonopole abhängig zu machen; hingegen ist der Pforte in klarer Weise gesagt worden, daß die Zustimmung zur Einrichtung der Monopole erst nach Regelung dieser Frage gegeben werden könne. Hier ist man der Meinung, es würde voraussichtlich eines scharfen Druckes auf die Türkei bedürfen, um sie zu einem befriedigenden Abkommen über die Petroleumfelder zu bringen, und hofft, daß auch bei den deutsch-türkischen Verhandlungen ein Druck in diesem Sinne ausgeübt werde.

Lichnowsky

Nr. 14 898

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 358 London, den 12. Juni 1914

Auf Grund der eingegangenen neuen Weisungen ** habe ich die Verhandlungen mit dem Foreign Office wiederaufgenommen und, nachdem ich mich überzeugt hatte, daß die Annahme unseres letzten Vorschlages durch das Foreign Office aussichtslos sei, die folgende Fassung durchgesetzt:

„Die Bahn darf jedoch weder über Mendeli hinaus verlängert noch bei Mendeli an die persische Grenze herangeführt werden, es sei denn ...“

Zugleich habe ich festgestellt, daß die Trace der persisch-türkischen Grenze, wie sie nach den Arbeiten der jetzt tätigen Kommission festgelegt werden wird, klar nördlich von Mendeli verläuft. Das Foreign Office wird mir baldtunlichst eine Kartenskizze übermitteln, aus der sich dies ergibt. Ich habe die formelle Zusicherung erhalten, daß Mendeli und seine Umgebung bei der Grenzregulierung unter keinen Umständen an Persien abgetreten werde.

Hiermit wäre der letzte noch strittige Punkt der Bagdadbahnverhandlungen unseren Wünschen gemäß erledigt, und ich werde Anfang nächster Woche mit Sir Edward Grey die Paraphierung vornehmen.

Lichnowsky

---

* Hier nicht abgedruckt.
** Vgl. Nr. 14 894.

Nr. 14 899

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 361 London, den 12. Juni 1914

Euerer Exzellenz beehre ich mich in der Anlage zwei Abdrücke der Drucksache vom heutigen Tage gehorsamst einzureichen, welche den Vertrag und die Note explicative in der endgültigen Fassung enthält*. Diese soll am Montag paraphiert werden. Neu ist die Note Nr. 3, Antwort Sir Edward Greys auf die deutsche Note über Mendeli. Falls gegen dieselbe Bedenken bestehen sollten, wäre ich Euerer Exzellenz für geneigte telegraphische Weisung dankbar**.

Lichnowsky

Nr. 14 900

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 112 London, den 15. Juni 1914

Unter Bezugnahme auf Telegramm Nr. 137 vom 15. Juni***: Habe soeben mit Sir E. Grey Vertrag paraphiert.

Lichnowsky

Nr. 14 901

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 373 London, den 17. Juni 1914

Die gestern vom Reuterschen Büreau aus Berlin verbreitete Nachricht über die Paraphierung des deutsch-englischen Bagdadbahnab-

---

* Hier nicht wiedergegeben im Hinblick auf den Abdruck in Nr. 14 907, Anlagen.

** Am 15. Juni wurde Fürst Lichnowsky telegraphisch (Nr. 137) verständigt: „Mit Note Nr. 3 und Paraphierung Abkommens sowie erklärender Note einverstanden."

*** Vgl. Nr. 14 899, Fußnote **.

kommens ist zwar in der Mehrzahl der gestrigen Blätter zum Abdruckt gelangt, jedoch bisher fast garnicht kommentiert worden.

Heute äußert sich der unionistische „Daily Graphic" in einem Leitartikel aus der Feder Lucien Wolfs mit Worten lebhafter Befriedigung über den erfolgreichen Abschluß der deutsch-englischen Verhandlungen.

Das Abkommen, so heißt es in dem Artikel, befreie auf der einen Seite die deutsch-englischen Beziehungen von allen Reibungsflächen, und dies schaffe, ebenso wie das ähnliche Übereinkommen mit Frankreich vor zehn Jahren, einen vorzüglichen Ausgangspunkt für die Erneuerung freundschaftlicher und vertrauensvoller Beziehungen zwischen den beiden Ländern. Auf der anderen Seite kläre das neue Abkommen die Lage bezüglich der Landwege nach Indien zwar nicht zu völliger Befriedigung, aber doch so weit, daß die zu treffenden Vorsichtsmaßregeln leicht erkennbar seien.

Lichnowsky

Nr. 14 902

Der Stellvertretende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Zimmermann an den Rat im Kaiserlichen Gefolge Gesandten Grafen von Wedel, z. Z. in Hamburg

Ausfertigung

Nr. 14 Berlin, den 19. Juni 1914

Am 15. d. Mts. ist in London das im Abdruck anliegende deutsch-englische Abkommen* über die Bagdadbahn und Mesopotamien von dem Kaiserlichen Botschafter und Sir Edward Grey paraphiert und so ein vorläufiger Abschluß unserer seit mehr als Jahresfrist geführten Verhandlungen mit England erreicht worden. Zweck der Verhandlungen war, unsere wirtschaftliche Betätigung in Mesopotamien, insbesondere die Bagdadbahn, von der Gegnerschaft Englands zu befreien. Diese Aufgabe war insofern schwierig, als England in Mesopotamien und am Persischen Golf seit Jahrhunderten eine bevorzugte Stellung genießt, während wir dort erst seit kaum zwanzig Jahren Rechtstitel besitzen. Der wesentliche Inhalt des Abkommens läßt sich etwa wie folgt zusammenfassen:

England verzichtet für die Zukunft auf jeden Widerstand gegen die Finanzierung, den Bau und den Betrieb der Bagdadbahn sowie auf die Herstellung von Konkurrenzbahnen, insbesondere auch auf den Bau einer Bahn von Syrien nach Bagdad. Als Vertreter einer englischen Kapitalistengruppe sollen in den Verwaltungsrat der Bagdadbahn, der zurzeit 27 Mitglieder zählt, zwei Engländer aufgenommen werden.

---

* Vgl. Nr. 14 907 nebst Anlagen.

Endpunkt der Bahn wird Basra, bis wohin der Schatt-el-Arab für Seeschiffe schiffbar gemacht werden muß. Die früher geplante Zweigbahn von Basra zum Persischen Golf wird nicht gebaut. Abgesehen davon, daß eine solche Zweigbahn nach Lage der örtlichen Verhältnisse (vergl. Hamburg—Cuxhaven) wirtschaftlich überflüssig und unrentabel sein würde, haben wir unsere Rechte auf diese Bahn der Türkei gegenüber prinzipiell schon vor drei Jahren aufgegeben und dafür die wirtschaftlich ungleich wertvollere Konzession für die Bahn nach Alexandrette und den Hafen dortselbst eingehandelt.

Die Häfen von Bagdad und Basra werden von uns gebaut, mit einer englischen Unterbeteiligung von 40 Prozent.

Der Schatt-el-Arab ist für die Schiffahrt aller Nationen ohne jeden Unterschied frei. Die Grundzüge für seine Schiffbarmachung sind unter Zuziehung von Vertretern der deutschen Schiffahrt und Wasserbautechnik ausgearbeitet worden. Bei der Festsetzung der Gebühren hat Deutschland mitzusprechen.

Die Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris wird von einer türkischen Gesellschaft ausgeübt werden, in der England mit 50, die Türkei mit 30 und Deutschland mit 20 Prozent beteiligt sein soll. Unserer Kapitalbeteiligung entsprechend werden wir im Verwaltungsrat der Gesellschaft mit 20 Prozent, das heißt voraussichtlich mit zwei deutschen Direktoren vertreten sein. Gleiche Behandlung aller Nationen und Waren im Flußverkehr ist sichergestellt, außerdem erhält die Bagdadgesellschaft besondere Vorrechte für den Schiffsverkehr in den Häfen sowie für Fährbetrieb und Pendelverkehr an den Bahnstationen.

Für die Vergebung von Bewässerungsarbeiten in der Asiatischen Türkei, insbesondere in Mesopotamien, ist prinzipiell öffentliche Ausschreibung erforderlich. Wer von den beiden Vertragsparteien den Zuschlag erhält, wird der anderen eine Minoritätsbeteiligung anbieten. Bereits erworbene Rechte (England: bei Bagdad; Deutschland: im Wilajet Adana) bleiben von diesen Abmachungen unberührt.

Die dem Abkommen beigefügten Grundzüge für einen Vertrag zwischen der Smyrna—Aidin-Bahn und der Anatolischen und Bagdadbahn * sind dazu bestimmt, die Interessengegensätze der beiden Bahngruppen im südlichen Kleinasien auszugleichen.

Gleichzeitig mit der Einigung über die Bahn- und Schiffahrtsfragen ist eine grundsätzliche Verständigung über die Petroleumvorkommen in Kleinasien erzielt worden. Danach soll zur Ausbeutung der Ölvorkommen eine Gesellschaft gebildet werden, in der eine englische und eine deutsch-niederländische Gruppe mit je 50 Prozent vertreten sein wird. Voraussichtlich wird es gelingen, eine Vereinbarung dahin durchzusetzen, daß je ein Drittel der Gesamtproduktion der Gesellschaft

---

* Vgl. Nr. 14 907, Anlage I b.

der deutschen und der englischen Marine reserviert bleibt und nur ein Drittel freihändig verkauft werden darf.

Die mit England getroffenen Verabredungen haben in wesentlichen Punkten zu ihrem Inkrafttreten eine vorherige Einigung mit der türkischen Regierung zur Voraussetzung, auf die nach den bisherigen Erklärungen der Pforte gerechnet werden darf, die aber formell noch nicht vorliegt.

Euer Hochgeboren darf ich bitten, Seiner Majestät dem Kaiser und Könige über den Inhalt der Abmachungen mündlich Vortrag zu halten.

Zimmermann

Schlußbemerkung des Grafen von Wedel:
Seiner Majestät am 29.* 6. 14 auftragsgemäß Vortrag gehalten.
Sonderzug Kiel—Berlin, 29./6. B. Wedel

Nr. 14 903

Der Rat im Kaiserlichen Gefolge Gesandter Graf von Wedel, z. Z. in Hamburg, an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 88 Hamburg, den 20. Juni 1914

Unter Bezugnahme auf Erlaß Nr. 14**.

Seine Majestät haben mich beauftragt, Euerer Exzellenz zu melden, daß er mit Befriedigung vom vorläufigen Abschluß des deutsch-englischen Bagdadabkommens und von seinem Inhalt Kenntnis genommen habe.

Wedel

Nr. 14 904

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 113 London, den 19. Juni 1914
[pr. 20. Juni]

Vertraulichen Mitteilungen Sir E. Greys zufolge will dieser, ungeduldig über türkische Verschleppungen, schärfere Mittel anwenden, um Abschluß englisch-türkischer Verhandlungen herbeizuführen. Englischer Botschafter Konstantinopel ist angewiesen, vom

---

* Irrtümlich für 19.
** Siehe Nr. 14 902.

24. Juni ab dreiprozentige Zollerhöhung nur auf eine Woche zu gewähren und sich weitere Stellungnahme vorzubehalten.

Lichnowsky

Nr. 14 905

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 375 London, den 19. Juni 1914
[pr. 21. Juni]

Gestern wurde im Unterhause an Sir E. Grey die Anfrage gerichtet, ob er nunmehr dem Parlament schriftliche Unterlagen über die neuen auf Mesopotamien und den Persischen Golf bezüglichen Abkommen vorlegen wolle, damit dem Hause Gelegenheit geboten werde, diese vor ihrem endgültigen Abschluß zu erörtern.

In seiner Antwort erklärte Sir Edward, er könne die gewünschten Unterlagen vor dem Abschluß sämtlicher schwebender Verhandlungen nicht geben, da diese miteinander im Zusammenhang stünden. Einige der Abkommen seien zwar gezeichnet worden, man sei aber übereingekommen, daß sie vor dem hoffentlich sehr bald zu erreichenden Abschluß der anderen nicht wirksam werden sollten. Er werde seinerzeit alle Abkommen zusammen dem Parlamente vorlegen zugleich mit einer Begleitaufzeichnung, die eine Übersicht über den Lauf der Verhandlungen und die erzielte Regelung gebe. Es liege kein Grund vor, von der Gepflogenheit abzugehen, wonach Verhandlungen erst abgeschlossen würden, bevor schriftliche Unterlagen gegeben würden. Die allgemeinen Linien, auf denen die Verhandlungen sich bewegten, seien letztes Jahr bekanntgegeben worden und man sei ihnen auch weiter gefolgt.

Auf eine weitere Anfrage nach dem Zeitpunkt, an welchem ungefähr die fraglichen Unterlagen für diese so weitgehendes Interesse erregenden Abkommen dem Parlament zur Verfügung gestellt werden könnten, entgegnete der Minister, er hoffe noch immer, sie am Anfang des nächsten Monats vorlegen zu können. Er wünsche natürlich dringend, die Verhandlungen abzuschließen und dann dem Wunsche nach schriftlichen Unterlagen zu entsprechen, dies werde aber nicht nur vom Abschluß der englischen Verabredungen mit der Türkei und Deutschland, sondern auch vom Stande der Verhandlungen zwischen Deutschland und der Türkei* abhängen.

---

* Vgl. dazu Kap. CCLXXXVI.

Den Parlamentsbericht der „Times“ beehre ich mich im Ausschnitt beizufügen.

Der Minister hat mehrfach in letzter Zeit den dringenden Wunsch zu erkennen gegeben, unsere Verhandlungen mit der Türkei möchten so bald abgeschlossen werden, daß er Anfang Juli die Verträge veröffentlichen könne. Ich erwiderte, daß auch wir nicht weniger lebhaft den Abschluß wünschten, daß aber bei der türkischen Verhandlungsmethode der Zeitpunkt der Unterzeichnung sich nicht angeben lasse[1].

Lichnowsky

Randbemerkung Zimmermanns:
[1] Sehr richtig! Sir E. Grey soll nur auch auf die Türken im Interesse der Beschleunigung unserer Verhandlungen einwirken.

Nr. 14 906

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept

Nr. 141 Berlin, den 24. Juni 1914

Auf Bericht Nr. 375 vom 19. d. Mts.*

Mit Antwort an Grey einverstanden.

Bitte Minister auch Einwirkung auf die Türkei im Interesse der Beschleunigung unserer Verhandlungen nahezulegen.

Jagow

Nr. 14 907

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 386 London, den 22. Juni 1914
[pr. 24. Juni]

Sir Edward Grey läßt mir die gehorsamst beigefügten Abdrücke des Bagdadbahnvertrages in seiner endgültigen Form ** zugehen mit der Bitte, etwaige Bemerkungen ihm baldmöglichst mitzuteilen. Der vorliegende Text soll als endgültiger Vertragswortlaut unterschrieben werden.

Lichnowsky

---

* Siehe Nr. 14 905.
** Siehe Anlagen I, I a, I b.

Anlage I

Deutsch-englisches Abkommen über die Bagdadbahn *

Ausfertigung

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Majestät der König des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland und der Britischen überseeischen Lande, Kaiser von Indien, von dem aufrichtigen Wunsche beseelt, im Einverständnis miteinander gewisse Fragen zu regeln, welche die beiderseitigen Interessen Ihrer Staaten berühren und im nachstehenden aufgeführt sind, haben beschlossen, ein Abkommen zu treffen, um jedem Anlaß zu Mißverständnissen über diese Fragen zwischen Deutschland und Großbritannien vorzubeugen, und haben für den bezeichneten Zweck zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen: Seine Durchlaucht den Fürsten Lichnowsky, Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Rat, außerordentlichen und bevollmächtigten Botschafter in London;

Seine Majestät der König des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland und der Britischen überseeischen Lande, Kaiser von Indien: den Sehr Ehrenwerten Sir E. Grey, Baronet des Vereinigten Königreichs, Ritter des Hohen Ordens vom Hosenbande, Mitglied des Parlaments, Allerhöchstihren Haupt-Staatssekretär für die Auswärtigen Angelegenheiten;

Welche, nachdem sie sich gegenseitig ihre Vollmachten mitgeteilt und diese in guter und gehöriger Form befunden haben, über folgende Artikel übereingekommen sind:

Artikel 1

(a) In Anerkennung der allgemeinen Bedeutung, die der Ausbau der Bagdadbahn für den internationalen Handel besitzt, verpflichtet sich die Königlich Großbritannische Regierung, keinerlei Maßregeln zu ergreifen oder zu unterstützen, die geeignet wären, den Bau oder den Betrieb des Bagdadbahnnetzes durch die Bagdadbahngesellschaft zu erschweren oder die Beteiligung von Kapital an diesem Unternehmen zu verhindern.

(b) Die Kaiserlich Deutsche Regierung erklärt, nach besten Kräften dafür bemüht sein zu wollen, daß zwei der Königlich Großbritannischen Regierung genehme englische Mitglieder als Vertreter englischer Aktionäre in den Verwaltungsrat (Conseil d'Administration) der Bagdadbahngesellschaft aufgenommen werden.

---

* Es wird hier nur der deutsche Text abgedruckt; die englische Ausfertigung ist bereits veröffentlicht von Edward Mead Earle in: Political Science Quarterly, Vol. XXXVIII, p. 29 ff.

Artikel 2

(a) Nachdem die Bagdadbahngesellschaft mit der Kaiserlich Ottomanischen Regierung eine Vereinbarung auf folgender Grundlage getroffen hat, erklären die Kaiserlich Deutsche und die Königlich Großbritannische Regierung, insoweit es sie angeht, daß sie dieser Vereinbarung zustimmen und nach besten Kräften für ihre ordnungsmäßige Ausführung bemüht sein werden.

(I) Der Endpunkt des Schienenstranges der Bagdadbahngesellschaft soll Basra sein. Die Bagdadbahngesellschaft hat darauf verzichtet, die in Artikel 1 des Bagdadbahnvertrages vom 5. März 1903 vorgesehene Zweiglinie Basra (Zobeir) nach dem Persischen Golfe zu bauen und gemäß Artikel 23 des genannten Vertrages einen Hafen oder eine Endstation am Persischen Golfe anzulegen.

(II) Auf dem Bahnnetz der Bagdadbahngesellschaft soll wie bisher bei der Beförderung gleichartiger Güter zwischen den gleichen Plätzen eine unmittelbare oder mittelbare unterschiedliche Behandlung hinsichtlich der Verkehrserleichterungen und Frachtsätze weder nach der Person des Eigentümers noch nach der Herkunft oder Bestimmung der zu befördernden Güter noch sonst in irgend einer Weise stattfinden.

(III) Die Bagdadbahngesellschaft ist damit einverstanden, daß die in Artikel 21 ihres Lastenheftes vorgesehenen Fristen für die Bekanntgabe von irgendwelchen Änderungen ihrer Transportbedingungen oder Frachtsätze einheitlich zwei Monate betragen sollen. Die Bekanntgabe soll erfolgen in dem Staatsanzeiger der Kaiserlich Ottomanischen Regierung und in dem Amtsblatt der Ottomanischen Handelskammer in Konstantinopel.

(IV) Wird eine Zweiglinie von Basra (Zobeir) nach dem Persischen Golf gebaut, so sollen geeignete Vereinbarungen getroffen werden, um den Durchgangsverkehr von und nach dem Bahnnetz der Bagdadbahngesellschaft zu erleichtern, und es soll völlige Sicherheit gegen unmittelbare oder mittelbare unterschiedliche Behandlung bestehen.

(V) Die geplanten Häfen von Basra und Bagdad, die durch Artikel 23 des Bagdadbahnvertrages vom 5. März 1903 genehmigt sind, sollen durch eine besondere ottomanische Gesellschaft gebaut und betrieben werden.

Die Hafengesellschaft soll von Schiffen und Gütern keine Abgaben oder Gebühren irgendwelcher Art oder unter irgendwelcher Bezeichnung erheben, die nicht unter denselben Bedingungen in gleichartigen Fällen allen Schiffen und Gütern gleichmäßig auferlegt werden, ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit der Schiffe oder ihrer Eigentümer, auf den Eigentümer der Güter, das Land ihrer Herkunft oder Bestimmung und ohne Rücksicht auf den Platz, von dem die Schiffe oder Güter kommen oder wohin sie gehen.

Bei allem, was mit dem Festmachen, Laden oder Löschen der

Schiffe in den Häfen zusammenhängt, sollen keinem Schiffe Vorrechte oder Verkehrserleichterungen gewährt werden, die nicht unter denselben Bedingungen alle Schiffe gleichmäßig genießen.

Bei allem, was mit der Erhebung von Abgaben oder Gebühren irgendwelcher Art und der Gewährung von Verkehrserleichterungen in den Häfen von Basra und Bagdad zusammenhängt, sollen Güter, die zu Wasser ankommen oder zu Wasser weiter zu befördern sind, genau so behandelt werden wie Güter, die mit der Bahn ankommen oder mit der Bahn weiter zu befördern sind.

Die Kaiserlich Ottomanische Regierung behält sich vor, ihr Aufsichtsrecht über den Hafen von Basra der Kommission zu übertragen, die sie mit der Verbesserung und Erhaltung der Schiffbarkeit des Schatt-el-Arab zu betrauen beabsichtigt.

Die der Hafengesellschaft übertragenen Rechte sollen die genannte Kommission in keiner Weise bei der Erfüllung der ihr durch das englisch-türkische Abkommen vom 29. Juli 1913 übertragenen Aufgaben hindern oder stören.

(b) Die Kaiserlich Deutsche Regierung erklärt, daß sie keine Einwendungen erheben wird, wenn englische Interessenten 40 Prozent des Aktienkapitals der oben unter (V) erwähnten besonderen ottomanischen Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Häfen von Basra und Bagdad erwerben und wenn sie ihrer Beteiligung entsprechend im Verwaltungsrat (Conseil d'Administration) der Hafengesellschaft vertreten und bei etwaigen Kontrakten für den Bau und die Erhaltung beteiligt werden.

Artikel 3

(a) Die Kaiserlich Deutsche und die Königlich Großbritannische Regierung erklären, daß sie unter keinen Umständen den Bau einer Zweiglinie von Basra (Zobeir) oder einem anderen Punkt der Hauptlinie der Bagdadbahn nach dem Persischen Golf unterstützen werden, es sei denn daß hierüber zuvor völlige Übereinstimmung zwischen der Kaiserlich Ottomanischen, der Kaiserlich Deutschen und der Königlich Großbritannischen Regierung erzielt ist.

(b) Die Kaiserlich Deutsche Regierung erklärt, daß sie unter keinen Umständen weder selbst einen Hafen oder eine Bahnstation am Persischen Golf anlegen noch hierauf gerichtete Bestrebungen irgendwelcher Personen oder Gesellschaften unterstützen wird, es sei denn daß zuvor völlige Übereinstimmung zwischen der Kaiserlich Deutschen und der Königlich Großbritannischen Regierung erzielt ist.

(c) Die Königlich Großbritannische Regierung erklärt, daß sie auf ottomanischem Gebiet Bahnbauten im unmittelbaren Wettbewerb mit Linien der Bagdadbahngesellschaft oder im Widerspruch mit bestehenden Rechten dieser Gesellschaft unter keinen Umständen selbst unternehmen noch hierauf gerichtete Bestrebungen irgendwelcher Personen oder Gesellschaften unterstützen wird, es sei denn daß zuvor

völlige Übereinstimmung zwischen der Kaiserlich Deutschen und der Königlich Großbritannischen Regierung erzielt ist. Für die Bestimmungen dieses Artikels gilt als westlicher Endpunkt des Bagdadbahnnetzes Konia, als östlicher Endpunkt Basra.

Artikel 4

(a) Die Kaiserlich Deutsche Regierung hat von der am 29. Juli 1913 für die Kaiserlich Ottomanische Regierung gezeichneten Deklaration über die Schiffahrt auf dem Tigris und Euphrat Kenntnis genommen und erklärt, daß sie weder Einwendungen gegen die Ausführung dieser Deklaration erheben noch eine gegen ihre Ausführung gerichtete Handlung unterstützen wird, solange die Schiffahrt auf diesen Flüssen mit den wesentlichen Bestimmungen der Deklaration im Einklang erhalten wird.

(b) Die Königlich Großbritannische Regierung erklärt, daß sie keine Einwendungen erheben wird, wenn die Bagdadbahninteressenten 40 Prozent des Teils vom Aktienkapital der Ottomanischen Flußschiffahrtsgesellschaft, der bei der ersten Zuteilung ottomanischen Interessenten überwiesen wird, (also 20 Prozent vom ganzen Aktenkapital) erwerben und damit die Berechtigung erlangen, bei weiteren Kapitalemissionen einen entsprechenden Anteil zu zeichnen, und wenn sie eine entsprechende Vertretung im Verwaltungsrat dieser Gesellschaft (durch Mitglieder, die der Kaiserlich Deutschen Regierung genehm sind) aus dem den ottomanischen Interessenten zugewiesenen Teile der Verwaltungsratsstellen (also 20 Prozent des gesamten Verwaltungsrats) erhalten.

(c) Es versteht sich indes, daß keine Bestimmung in diesem Artikel so aufgefaßt werden darf, als berühre sie die durch Artikel 9 des Bagdadbahnvertrages vom 5. März 1903 verliehenen Rechte; nur sind die Kaiserlich Deutsche und die Königlich Großbritannische Regierung, insoweit es sie angeht, damit einverstanden, daß diese Rechte mit Vollendung des Baues der Bagdadbahn bis Basra erlöschen sollen, wie dies die in Artikel 2 des gegenwärtigen Abkommens erwähnte Vereinbarung vorsieht.

Artikel 5

Nachdem der Konzessionär, der gemäß Artikel 3 der erwähnten Deklaration vom 29. Juli 1913 ernannt worden ist, mit der Kaiserlich Ottomanischen Regierung eine Vereinbarung auf folgender Grundlage getroffen hat, erklären die Kaiserlich Deutsche und die Königlich Großbritannische Regierung, insoweit es sie angeht, daß sie dieser Vereinbarung beitreten und nach besten Kräften für ihre ordnungsmäßige Ausführung bemüht sein werden:

Die Ottomanische Flußschiffahrtsgesellschaft wird bei der Beförderung gleichartiger Güter zwischen den gleichen Plätzen eine unmittelbare oder mittelbare unterschiedliche Behandlung hinsichtlich

der Verkehrserleichterungen und Frachtsätze weder nach der Person des Eigentümers noch nach der Herkunft oder Bestimmung der zu befördernden Güter noch sonst in irgendeiner Weise eintreten lassen. Die Gesellschaft wird weder Durchkonnossemente noch Frachtvergünstigungen noch sonstige Vorzugsrechte irgendwelcher Art für Güter gewähren, die von einem Platze, wo die Schiffe der Gesellschaft anlaufen, nach einem Platze über See befördert werden, es sei denn, daß solche Vorzugsrechte ohne Rücksichten auf die Staatszugehörigkeit allen Gütern gleicher Art zugute kommen, die unter den gleichen Bedingungen in derselben Richtung zwischen denselben Plätzen durch ein regelmäßig zwischen diesen Plätzen verkehrendes Schiff befördert werden.

Artikel 6

Die Kaiserlich Deutsche und die Königlich Großbritannische Regierung werden gemeinsam ihre guten Dienste bei der Kaiserlich Ottomanischen Regierung anwenden, damit der Schatt-el-Arab soweit wie möglich in einen befriedigenden Zustand der Schiffbarkeit gebracht und dauernd darin erhalten wird, derart daß Seeschiffe jederzeit eines freien und leichten Zuganges zum Hafen von Basra sicher sind, und damit ferner die Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab dauernd für Seeschiffe offen steht und unter durchaus gleichen Bedingungen von Schiffen aller Nationen betrieben werden kann, ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit der Schiffe oder ihrer Ladung.

Abgaben dürfen nicht für die Ausübung der Schiffahrt an sich, sondern nur zur Deckung der Verwaltungskosten der in Artikel 7 erwähnten Kommission und solcher Aufwendungen erhoben werden, die zur Verbesserung der Schiffahrts- und Hafenverhältnisse auf dem Schatt-el-Arab tatsächlich gemacht worden sind. Die Abgaben dürfen, vorbehaltlich abweichender Vereinbarung der beiden Regierungen, unter keinen Umständen den Betrag von einem Franken für die Registerton übersteigen (die einmalige Abgabe deckt Ein- und Auslaufen desselben Schiffes); alle Abgaben sollen auf der Grundlage völliger Gleichheit erhoben werden, ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit der Seeschiffe oder ihrer Ladung.

Artikel 7

(a) Nachdem die Kaiserlich Deutsche Regierung von dem englisch-türkischen Abkommen vom 29. Juli 1913 Kenntnis genommen hat, das den Schiffen aller Nationen die freie Schiffahrt auf dem Schatt-el-Arab unter völlig gleichen Bedingungen zusichert und für die Ausführung aller erforderlichen Arbeiten zur Verbesserung der Fahrrinne, zu ihrer Instandhaltung und zu anderen im Abkommen aufgeführten ähnlichen Zwecken eine Kommission einsetzt, und da die Kaiserliche Regierung der Ansicht ist, daß die Bestimmungen des Abkommens den Interessen des internationalen Handels durchaus förderlich sind, wird

sie sich an das Abkommen halten, solange seine Bestimmungen nicht dem Wesen nach geändert und die darin der Kommission auferlegten Pflichten in befriedigender Weise erfüllt werden.

Die Kaiserlich Deutsche Regierung nimmt hierbei Kenntnis von der am 21. Oktober 1913 gezeichneten, dem erwähnten Abkommen beigefügten Deklaration, wonach Artikel 7 und 8 des Abkommens in keiner Weise die Rechte berühren, die die Angehörigen der Vertragsstaaten im Ottomanischen Reiche genießen.

(b) Die Königlich Großbritannische Regierung ist, insoweit es sie angeht, damit einverstanden:

(I) Daß der Deutsche Konsul in Basra befugt sein soll, mit der Kommission in Angelegenheiten ihrer Zuständigkeit unmittelbar zu verkehren;

(II) Daß in Fällen, wo die Kommission den vernünftigen Anforderungen des Verkehrs auf dem Strome nicht gerecht wird und auf die Beschwerde des Deutschen Konsuls keine Abhilfe schafft, die strittige Frage einem unparteiischen Sachverständigen unterbreitet werden soll, der von den beiden Mitgliedern der Kommission und dem Deutschen Konsul gemeinsam zu ernennen ist. Wird eine gleiche oder ähnliche Beschwerde noch von einem anderen Konsul erhoben, so kann er bei der Ernennung mitwirken. Ist keine Einstimmigkeit zu erzielen, so wird Ihre Majestät die Königin der Niederlande gebeten werden, den sachverständigen Schiedsrichter zu bestellen.

Die Königlich Großbritannische Regierung wird ihre guten Dienste bei der Kaiserlich Ottomanischen Regierung anwenden, damit den Vorschlägen des sachverständigen Schiedsrichters entsprechende Folge gegeben wird.

Artikel 8

Die Kaiserlich Deutsche und die Königlich Großbritannische Regierung nehmen Kenntnis von den Grundzügen für einen Vertrag zwischen der Smyrna-Aidin-Bahngesellschaft einerseits und der Anatolischen und der Bagdadbahngesellschaft andererseits, die am 28. März 1914 paraphiert und dem gegenwärtigen Abkommen als Anlage beigefügt sind, und verpflichten sich, insoweit es sie angeht, sich an den endgültigen Vertrag zu halten, sobald er gezeichnet ist.

Artikel 9

Meinungsverschiedenheiten, die sich aus diesem Abkommen oder der ihm beigefügten erklärenden Note ergeben, unterliegen schiedsgerichtlicher Entscheidung. Können sich die beiden Regierungen über einen besonderen Schiedsgerichtshof oder Schiedsrichter nicht einigen, so soll der Fall dem Ständigen Schiedshof im Haag unterbreitet werden.

Artikel 10

Das gegenwärtige Abkommen und die ihm beigefügte erklärende Note sollen ratifiziert und die Ratifikationsurkunden innerhalb dreier Monate vom Tage der Unterzeichnung ausgetauscht werden.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten das gegenwärtige Abkommen unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen in doppelter Ausfertigung zu London am *

Anlage I a

Erklärende Note

Abschnitt I

Mit Beziehung auf Artikel 1 Klausel (a) des Abkommens besteht über folgendes Einvernehmen:

Was unter dem Bagdadbahnnetz zu verstehen ist, ergibt sich aus den mit der Kaiserlich Ottomanischen Regierung abgeschlossenen Verträgen:

vom 5. März 1903,
vom 21. März 1911, und
vom Juni 1914.

Wortgetreue Abschrift aller dieser Verträge hat die Kaiserlich Deutsche Regierung der Königlich Großbritannischen Regierung mitgeteilt.

Ferner besteht mit Beziehung auf die erwähnte Klausel Einvernehmen darüber, daß sie Großbritannien nicht irgendwelche Opfer finanzieller oder wirtschaftlicher Art auferlegen soll, und weiter, daß sie nicht die Zustimmung der Königlich Großbritannischen Regierung zur Erhebung eines 15 Prozent vom Werte übersteigenden Einfuhrzolls im Ottomanischen Reich oder zu irgendeiner jetzt nicht bestehenden Besteuerungsart in sich schließt.

Die Königlich Großbritannische Regierung wird jedoch keine Einwendungen dagegen erheben, daß der Bagdadbahngesellschaft bereits bestehende türkische Staatseinnahmen oder Einnahmen aus der geplanten Erhöhung der Zölle auf 15 Prozent vom Werte oder den geplanten Monopolen oder Verbrauchsabgaben für Alkohol, Petroleum, Zündhölzer, Zunder, Zigarettenpapier, Spielkarten und Zucker in dem zur Vollendung des Bahnnetzes erforderlichen Umfang als Sicherheiten neu überwiesen werden. Diese Zusage soll die Rechte der Königlich Großbritannischen Regierung aus dem englisch-türkischen Abkommen über Geldreklamationen[1] vom . Juni 1914 in keiner Weise berühren.

---

* Die Paraphierung des Vertragsentwurfs war am 15. Juni erfolgt; vgl. Nr. 14 900.

Abschnitt II

Mit Beziehung auf Artikel 1 Klausel (b) hat die deutsche Gruppe, die in der Bagdadbahngesellschaft den entscheidenden Einfluß ausübt, der Kaiserlich Deutschen Regierung die schriftliche Zusage gegeben, sich stets nach besten Kräften bemühen und bei den Abstimmungen dafür eintreten zu wollen, daß zwei, der Königlich Großbritannischen Regierung genehme Mitglieder dauernd dem Verwaltungsrat der Bahngesellschaft angehören; die Kaiserlich Deutsche Regierung verpflichtet sich der Königlich Großbritannischen Regierung gegenüber, bei der in Rede stehenden Gruppe ihren Einfluß dahin geltend zu machen, daß die erwähnte Zusage stets eingehalten wird.

Abschnitt III

Mit Beziehung auf Artikel 3 Klausel (c) des Abkommens ist folgendes vereinbart:

1. Eisenbahnlinien in dem Teile der Asiatischen Türkei, der westlich vom 36. Grade östlicher Länge und südlich vom 34. Breitengrad liegt, und in dem Teile, der östlich von dem genannten Längengrad und südlich vom 31. Breitengrad liegt, gelten nicht als im unmittelbaren Wettbewerb stehend; jede Eisenbahnlinie nördlich dieser Grenzen gilt aber als im unmittelbaren Wettbewerb stehend, falls sie eine durchgehende Verbindung zwischen dem Mittelmeer und dem Persischen Golfe herstellt.

2. Es soll eine Schutzzone bestehen, die sich 60 km weit auf jeder Seite der Linien des Bagdadbahnnetzes erstreckt. Jede Bahnlinie innerhalb dieser Zone gilt als im unmittelbaren Wettbewerb stehend; jedoch soll zwischen Museyib und Kurna die Schutzzone nach Osten durch eine Linie begrenzt werden, die mitten zwischen Tigris und Euphrat verläuft und sich von der Breite von Museyib bis nach Kurna erstreckt.

3. Lokalbahnen, die als Zubringer für die Flußschiffahrt dienen und nicht über 100 km lang sind, gelten nicht als im unmittelbaren Wettbewerb stehend, sofern sie sich außerhalb der Schutzzone halten.

4. Die Frage, ob bei einer anderen Bahnlinie unmittelbarer Wettbewerb vorliegt oder nicht, soll, falls keine Einigung erzielt wird, gemäß Artikel 9 des Abkommens schiedsgerichtlicher Entscheidung unterbreitet werden.

Abschnitt IV

Mit Beziehung auf Artikel 6 und 7 des Abkommens ist vereinbart, daß folgende Gesichtspunkte als Grundlage für die Arbeit der Kommission dienen sollen:

1. Die Kommission soll sobald als möglich mit der Arbeit beginnen.

2. Bevor die Kommission größere Aufwendungen für dauernde

Arbeiten vorschlägt, soll sie während eines Zeitraumes von mindestens 12 Monaten vorbereitende Vermessungen vornehmen.

3. Die Kommission soll als erste Ausbaustufe eine Tiefe von 24 Fuß über der Barre bei Hochwasser (Springflut) anstreben.

4. Die Fahrrinne des Stromes unterhalb Mohammerah soll sobald wie möglich mit Seezeichen versehen werden, um die Untiefen im Strombett kenntlich zu machen.

5. Verankerte Bojen zum Festmachen, die soweit tunlich den einzelnen Schiffahrtsgesellschaften zugeteilt werden sollen, sind baldigst in Basra zur Verfügung zu stellen.

6. Die Kommission wird gut tun, bei ihren Anordnungen im allgemeinen nach dem Muster der Donaukommission zu verfahren, soweit dieses anwendbar ist.

Abschnitt V

Mit Beziehung auf Artikel 7 Klausel (b) des Abkommens ist folgendes vereinbart:

Der sachverständige Schiedsrichter hat sich, vorbehaltlich abweichender Verabredung der Parteien, zur Untersuchung des Tatbestandes nach Basra zu begeben und sein Gutachten innerhalb von vier Monaten nach Empfang aller erforderlichen Unterlagen, die ihm von den Parteien, auch den beiden Kommissionsmitgliedern, zu liefern sind, oder innerhalb von vier Monaten nach Ankunft in Basra zu erstatten.

Die Kosten des Verfahrens, einschließlich der Gebühren der Sachverständigen, werden von den beteiligten Regierungen zu gleichen Teilen getragen.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diese erklärende Note unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen zu London am *

Randbemerkung von Bergens:
[1] Zu streichen cf. Bericht aus London vom 4. VII. Nr. 431 **.

Anlage Ib

Annex ***

Ottoman Railway from Smyrna to Aidin

Heads of proposed Agreement between the Ottoman Railway from Smyrna to Aidin (hereinafter called „the ‚English' Company")

---

* Vgl. S. 460, Fußnote.

** Nach dem angezogenen Berichte sollte die Zusage der Zahlung der Reklamationen in einem Vertrage erfolgen, in dem die englische Regierung der Einrichtung von Staatsmonopolen in der Türkei zustimmte.

*** Die Anlage wurde nur in englischer Sprache ausgefertigt.

and the Anatolian Railway Company and the Bagdad Railway Company (hereinafter together referred to as „the ‚German' Companies").

Article 1

The „English" Company and the „German" Companies shall co-operate to procure that the Ottoman Government shall:

1. Grant to the „English" Company a Concession: —

(a) For the construction of a branch line from Karakouyou to Sandukly.

(b) For the construction of a line from some point on the east shore of Lake Eghirdir to a point on the north or north-west coast of Lake Beyshehir, such railway not to extend further on a southerly direction than the latitude of Kazak Adassy.

2. Grant to the group which has undertaken the irrigation of the Plain of Konia a Concession to construct a narrow gauge „local" railway laid, as far as possible, along the navigation dams, connecting the station of Tchoumra on the Bagdad Railway to the shore of Lake Beyshehir at the Town of Beyshehir, such line to be operated by the Bagdad Railway Company.

3. Grant to the „English" Company an authorisation for the navigation of Lake Eghirdir and of Lake Beyshehir and to the „German" Companies an authorisation for the navigation of Lake Beyshehir. The terms upon which the „English" Company and the „German" Companies shall be authorised by the Ottoman Government to navigate Lake Beyshehir shall be in all respects identical.

It is understood that the authority to navigate Lake Beyshehir shall in no way interfere with any existing rights in connection with the irrigation works deriving their supply of water from Lake Beyshehir.

Article 2

It is understood and agreed by and between the „English" Company and the „German" Companies as follows:

1. If and whenever the „English" Company or the „German" Companies shall agree between themselves and with the Ottoman Government that it is desirable for a junction to be made between the line to be constructed by the „English" Company between the Lakes under Article 1 clause 1 (b) and the line to be constructed by the German group under Article 1 clause 2, that such junction shall be made at Munafer on the eastern shore of Lake Beyshehir. Failing agreement between them, neither the „English" Company nor the „German" Companies shall extend in any direction their respective lines as defined in Article 1 to any other point on Lake Beyshehir.

2. That the „English" Company and the „German" Companies will enter into an agreement which shall provide, inter alia:

(a) That the rates charges regulations and facilities made by the

„English“ Company and the „German“ Companies in respect of the navigation of Lake Beyshehir shall not be competitive and shall be fixed from time to time by agreement between the „English“ Company and the „German“ Companies.

(b) That the rates charged by the „English“ Company from its terminus on the north or north-west of Lake Beyshehir to seaports and the rates charged by the „German“ Companies from their terminus on Lake Beyshehir to seaports shall not be competitive and shall be fixed from time to time by agreement between the „English“ Company and the „German“ Companies.

Article 3

The „English“ Company has agreed with the Ottoman Government that the „English“ Company shall have the option for a period of ten years, from the signing of the definite Concession for the construction of the branch to Sandukly, to extend such branch to Afiun Karahissar, so as to effect a junction with the line of the „German“ Companies. If the „English“ Company shall not exercise its option the Ottoman Government shall be at liberty to call upon the „English“ Company to effect a junction at Afiun Karahissar and, if the „English“ Company shall be unwilling to do so, the Ottoman Government shall be at liberty itself to build the line and thereby effect a junction between the lines of the „English“ Company and the lines of the „German“ Companies. It shall be a term of the construction of such line by the Ottoman Government that it will indemnify the „English“ Company against any loss or diversion of traffic that may be caused to the „English“ Company by such junction being made.

The „English“ Company agrees that, if a junction is made, and if the „German“ Companies desire it to do so, it will co-operate with the „German“ Companies in obtaining from the Ottoman Government adequate guarantees for the protection of the „German“ Companies against the diversion of traffic and, so far as may be desired, for a modification or waiver of the „counter guarantee“ in respect of the line of the „German“ Companies between Eskishehir and Konia.

The „German“ Companies agree that they will not, at any time, oppose the construction of a line by the „English“ Company between Sandukly and Afiun Karahissar and will, if the „English“ Company shall desire them to do so, co-operate with the „English“ Company in obtaining from the Ottoman Government adequate guarantees for the protection of the „English“ Company against the diversion of traffic.

If a junction is made at any time at Afiun Karahissar the „German“ Companies will enter into an Agreement with the „English“ Company that the rates charged by the „English“ Company and the „German“ Companies to seaports shall not be competitive and shall from time to time be mutually agreed between the „English“ Com-

pany and the „German“ Companies, who will mutually give to one another reasonable traffic and other facilities.

Article 4

In the event of the „English“ Company and the „German“ Companies being unable at any time to agree as to the rates, &c., to be charged or made by them or either of them from time to time under the terms of article 2 clause 2 and article 3 or as to the nature and extent of the traffic and other facilities to be offered under the terms of article 3 the question in dispute shall be referred to arbitration in manner hereinafter mentioned.

Article 5

Any dispute or difference which may arise hereafter concerning the interpretation of these presents or of the formal Agreement to be entered into at an early date in pursuance of these presents or of the rights, duties, and obligations of the „English“ Company and the „German“ Companies in connection with the matters above mentioned shall, failing agreement, be referred to the sole decision of an Arbitrator, to be appointed by the parties to such difference. Failing agreement, Her Majesty the Queen of the Netherlands shall be invited to appoint the Arbitrator. The decision of the Arbitrator shall, notwithstanding any law or custom whatsoever to the contrary, be final and binding upon such parties.

Article 6

It is understood that the above arrangements will be incorporated in a formal Agreement, of which the British and German Governments will be invited to take official note. The said Governments will be invited, so far as they are concerned, to undertake to uphold, individually and collectively, the agreement when concluded, and to use their best endeavours in order that the terms thereof may be punctually and faithfully complied with.

Initialled, ad referendum.

London, March 28, 1914. Bgm

F. S.

Nr. 14 908

Der Botschafter in Konstantinopel Freiherr von Wangenheim an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 315 Therapia, den 25 Juni 1914

Großwesir läßt durch Dschawid sagen, die Pforte habe dem englisch-deutschen Konsortium die nachgesuchte Petroleumkonzession er-

teilt, erwarte jedoch, daß sowohl die englische wie die deutsche Regierung sie gegen die Geltendmachung ähnlicher Ansprüche von seiten anderer Nationen schützen und erklären werden, daß die erteilte Konzession als früher erworbenes Recht aus dem Rahmen des Minengesetzes herausfalle, welches im übrigen ja von allen Regierungen als bindend anerkannt sei (Zollerhöhungsprotokoll von ...*).

Wangenheim

Nr. 14 909

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an den Reichskanzler von Bethmann Hollweg

Ausfertigung

Nr. 390 London, den 23. Juni 1914
[pr. 25. Juni]

Sir E. Grey läßt mich bitten, ihm baldtunlichst mitzuteilen, ob irgendwelche Aussicht besteht, daß die deutsch-türkischen Verhandlungen vor dem 30. d. Mts. zum Abschluß kommen könnten [1]. Andernfalls müsse er den Vertrag mit der Türkei, welcher Ratifikation der englisch-türkischen Abkommen bis 1. Juli vorsah, aufs neue verlängern.

Euerer Exzellenz wäre ich für drahtliche Weisung dankbar.

Lichnowsky

Randbemerkung Zimmermanns:
1 Aussichtslos.

Nr. 14 910

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung

Nr. 130 London, den 14. Juli 1914

Sir E. Grey läßt mir durch Referenten mitteilen, er sei sehr beunruhigt darüber, daß noch immer nicht vorauszusehen sei, wann unser Bagdadabkommen gezeichnet werden könne. Hiesiges Parlament vertage sich wahrscheinlich Anfang August, und er lege größten Wert darauf, Abkommen vorher zu zeichnen und dem Parlament vorzulegen,

---

* Zifferngruppe fehlt.

da ihm sonst der Vorwurf gemacht werden würde, daß er absichtlich mit Zeichnung bis zur Vertagung gewartet habe. Er hoffe, daß deutsch-türkische Verhandlungen inzwischen genügende Fortschritte gemacht hätten, um Kaiserlicher Regierung Festsetzung bestimmten Termins für Zeichnung zu ermöglichen, und wäre außerordentlich dankbar, wenn Kaiserliche Regierung ihm schon jetzt Datum, wenn irgend möglich nicht später wie den 29. Juli, angeben könne. Auch gebe innere politische Lage zu Bedenken Veranlassung; unionistisches Kabinett, in dem Männer wie Lord Curzon, würde an verschiedenen Bestimmungen des Abkommens Anstoß nehmen. Er halte es deshalb für sehr zweckmäßig, Abkommen sobald als möglich unter Dach und Fach zu bringen.

Erbitte Drahtweisung.

Lichnowsky

Nr. 14 911

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Unterstaatssekretärs Zimmermann

Nr. 158 Berlin, den 15. Juli 1914

Auf Telegramm Nr. 130*.

Wir haben ebenfalls lebhaftes Interesse an schleunigem Abschluß unserer Verhandlungen mit Türkei. Diese werden indes nicht durch uns oder durch etwa übertriebene Forderungen der Bagdadbahngesellschaft, sondern lediglich durch Halsstarrigkeit Dschawid Beys verzögert. In letzter Woche haben hier eingehende Rücksprachen über weitere Behandlung der Angelegenheit mit den eigens dazu herbeigerufenen Freiherrn von Wangenheim und Konstantinopeler Direktor der Bagdadbahngesellschaft stattgefunden. Auf Grund des Ergebnisses, das weitgehendes Entgegenkommen auf türkische Wünsche und das Äußerste, was unsererseits geboten werden kann, darstellt, werden die Verhandlungen nunmehr wiederaufgenommen. Falls sie wider Erwarten scheitern sollten, so wäre dafür lediglich türkische Intransigenz verantwortlich. Sir E. Grey würde gut daran tun, auch seinerseits ein ernstes Wort an Dschawid Bey richten zu lassen.

Jagow

* Siehe Nr. 14 910.

** Durch Erlaß Nr. 1031 vom 17. Juli — siehe Kap. CCLXXXVI Nr. 15 040 — wurde dem obigen Telegramm nachgefügt, daß bei der Haltung Dschawid Beys nicht die Möglichkeit bestehe, schon jetzt ein Datum für die Unterzeichnung des deutsch-englischen Abkommens festzusetzen.

Nr. 14 912

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Entzifferung.

Nr. 136 London, den 17. Juli 1914

Antwort auf Telegramm Nr. 158 *.
Sir E. Grey will britischen Geschäftsträger in Konstantinopel telegraphisch anweisen, energisch auf Dschawid Bey einzuwirken.

Lichnowsky

Nr. 14 913

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Botschafter in London Fürsten von Lichnowsky

Telegramm. Konzept von der Hand des Vortragenden Rats von Bergen

Nr. 164 Berlin, den 18. Juli 1914

Bitte drahten, ob dortige Regierung für Unterzeichnung unserer Bagdadabkommensvorlage besondere Vollmacht durch Euere Durchlaucht erwartet.

Jagow

Nr. 14 914

Der Botschafter in London Fürst von Lichnowsky an das Auswärtige Amt

Telegramm. Ausfertigung

Nr. 139 London, den 20. Juli 1914

Antwort auf Telegramm Nr. 164 **.
Nach Auskunft des Foreign Office sind britische Botschafter und Sir E. Grey im Besitz einer Vollmacht, die sie allgemein zur Zeichnung von Verträgen ermächtigt, und die sie bei Unterzeichnungen vorzulegen pflegen. Bei Zeichnung des Bagdadbahnabkommens kann von mir Vorlage einer solchen allgemeinen oder einer besonderen Vollmacht verlangt werden.

Lichnowsky

---

* Siehe Nr. 14 911.
** Siehe Nr. 14 913.

Nr. 14 915

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Jagow an den Rat im Kaiserlichen Gefolge Gesandten Grafen von Wedel, z. Z. in Balestrand

Ausfertigung

Nr. 22 Berlin, den 22. Juli 1914

Sir Edward Grey hat mehrfach den Wunsch ausgesprochen, das am 15. v. Mts. paraphierte und Euer Hochgeboren mit Erlaß Nr. 14 vom 19. v. Mts.* mitgeteilte deutsch-englische Abkommen über die Bagdadbahn und Mesopotamien so bald wie angängig zu unterzeichnen. Wenngleich wir hierzu erst nach Abschluß der schwebenden Verhandlungen mit der Türkei bezüglich der Bagdadbahn und einer Reihe handelspolitischer Fragen werden schreiten können, so würde es mir doch erwünscht sein, im gegebenen Augenblick unverzüglich die Unterzeichnung unseres Abkommens mit England veranlassen zu können. Ich bitte Euer Hochgeboren daher, die anliegende Vollmacht für den Fürsten Lichnowsky ** Seiner Majestät dem Kaiser und König zur huldreichen Vollziehung unterbreiten zu wollen ***.

Jagow

Anlage

Konzept

Wir, Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen etc. etc. etc. urkunden und bekennen hiermit im Namen des Reichs, daß

nachdem Wir mit Seiner Majestät dem Könige von Großbritannien und Irland und der Britischen überseeischen Lande, Kaiser von Indien, übereingekommen sind, im Einverständnis miteinander gewisse, die wirtschaftlichen Interessen unserer beiderseitigen Untertanen im ottomanischen Reiche betreffende Fragen zu regeln und ein Abkommen hierüber zu treffen,

Wir hiermit Unseren außerordentlichen und bevollmächtigten Botschafter am Königlich Großbritannischen Hofe, Wirklichen Geheimen Rat Fürsten Lichnowsky, bevollmächtigen und beauftragen, im Namen des Reichs mit dem Bevollmächtigten Seiner Majestät des Königs von

---

* Siehe Nr. 14 902.

** Siehe Anlage.

*** Am 27. Juli wurde die Vollmacht vom Grafen Wedel, vollzogen durch den Kaiser, zurückgereicht. Sie ging darauf mit Erlaß Nr. 1083 vom 30. Juli an den Fürsten Lichnowsky. Zur Verwendung ist sie infolge des Ausbruchs des Weltkrieges nicht mehr gelangt.

Großbritannien und Irland und der Britischen überseeischen Lande, Kaisers von Indien, zu dem gedachten Zweck in Verbindung zu treten und ein entsprechendes Abkommen zu vereinbaren, abzuschließen und zu unterzeichnen.

Wir versprechen, alles gutzuheißen und zu genehmigen, was Unser genannter Bevollmächtigter in Übereinstimmung mit den von Uns erteilten Weisungen verhandeln und abschließen wird.

Zu Urkund dessen haben Wir gegenwärtige Vollmacht vollzogen und mit Unserem Insiegel versehen lassen.

Gegeben, den ten 1914

3-62